COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

DEUXIÈME SESSION—ONZIÈME PARLEMENT

9-10 EDOUARD VII, 1909-10

VOL. XCIV

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE DIX-SEPTIÈME JOUR DE JANVIER JUSQU'AU VINGT-ET-UNIÈME JOUR DE FÉVRIER, INCLUSIVEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1909-10

Débats des Communes

DEUXIÈME SESSION—ONZIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

Ottawa, 17 janvier, 1910.

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

CHANTIERS MARITIMES D'HALIFAX ET D'ESQUIMAULT.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Monsieur l'Orateur, voici le texte de la réponse que j'avais promis de faire à la question posée par l'honorable leader de la gauche (M. R. L. Borden), par rapport à un entrefilet du "Times", de Londres mettant certaines paroles dans la bouche de sir William White, et reproduit dans la colonne 1955 du compte rendu des débats:

Relativement aux chantiers maritimes d'Halifax et d'Esquimault auxquels a fait allusion hier l'honorable leader de la gauche, et particulièrement aux remarques émanant à cet égard de sir William White et reproduites dans le " Times " de Londres du 19 novembre dernier, quant à l'état actuel de ces chantiers maritimes, la réponse du département de la Milice et de la Défense est conçue dans les termes suivants:

Toute mesure prise en vue de l'armement et des ouvrages d'Esquimault, a été ainsi prise à la pleine connaissance et avec l'entière approbation du War-office impérial, et en exécution de ses vues, au moment où nous nous chargeâmes de la station.

Quant au renseignement que sir William White dit avoir obtenu, et suivant lequel la station navale d'Halifax serait à peu près dans le même état que celle d'Esquimault, il suffira de dire que la forteresse d'Halifax est jugée être actuellement dans un état de défense pour le moins aussi bon, à la fois en ce qui regarde l'armement et les ouvrages, qu'elle l'était au moment où elle nous fut remise par les autorités impériales.

De la part du département de la Marine et des Pêcheries, les informations suivantes ont été transmises:

En ce qui regarde Esquimault, les chantiers maritimes de cette station continuent de relever des autorités impériales. Le matériel reste inutilisé, mais est l'objet des soins nécessaires. On peut dire la même chose en ce qui regarde les constructions. Cependant, la station ne comprend plus que deux canonnières et un garde-côte.

En ce qui regarde Halifax, le matériel des ateliers est l'objet des soins requis, bien que ses diverses parties ne soient pas disposées pour le travail.

COMMISSION DES PECHERIES

M. CAMPBELL: Je prie le ministre intérimaire de la Marine et des Pêcheries de nous dire quand le rapport de la commission des pêcheries du Manitoba va être déposé? Le ministre de la Marine et des Pêcheries avait promis qu'aussitôt publié il serait déposé. Or, il paraîtrait qu'il est sorti des presses il y a déjà huit ou dix jours, ou même davantage, et dès lors, on devrait, semble-t-il, le déposer sur le bureau de la Chambre. L'autre jour, j'ai posé la question au premier ministre, lequel m'a répondu qu'il y verrait sans retard. Trois ou quatre jours se sont écoulés depuis, et j'aimerais à savoir si l'on s'est occupé de la question.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Le rapport est rédigé, et, je crois, porte les signatures de deux commissaires. On en a transmis le texte au troisième commissaire, M. Metcalfe, pour qu'il le signe à son tour, s'il en approuve le contenu. Dès que le département aura été avisé que M. Metcalfe a signé le rapport, ou en approuve la teneur, le texte en sera déposé et communiqué à l'honorable représentant.

M. CAMPBELL: Ne pourrait-on pas me fournir des renseignements un peu plus précis? Je crains fort que le ministre intérimaire ne soit pas très au courant de la question. Il paraîtrait que le rapport des commissaires est bel et bien imprimé et a reçu la signature des trois commissaires. Dès lors, pourquoi ne le dépose-t-on pas?

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, le ministre intérimaire, quoique un peu novice dans ce rôle, est parfaitement au courant de la question. Le rapport est imprimé, et imprimé comme si les trois commissaires l'avaient signé; mais il est

certain que le troisième commissaire n'y a pas encore apposé sa signature, et on lui en a transmis le texte pour s'assurer qu'il en approuve la teneur du commencement à la fin. Dès que nous serons renseignés à cet égard, le rapport sera déposé.

M. CAMPBELL: Me permettra-t-on de demander derechef quel inconvénient présenterait le dépôt de ce rappport sous sa forme actuelle et signé apparemment par les trois commissaires? Je tiens à en prendre connaissance.

Sir WILFRID LAURIER: Je regrette de constater que l'honorable député n'est pas au courant: un rapport ne vaut qu'une fois signé.

M. BRADBURY: Je ne veux pas prolonger la discussion, mais le premier ministre me paraît faire erreur. Le rapport a bel et bien été signé par les trois commissaires, mais il s'est trouvé un quatrième commissaire, M. Metcalfe, aujourd'hui juge, qui s'était enquis de la situation au lac du Bonnet, et qui a démissionné depuis. Le rapport a été signé par le successeur de M. Metcalfe, M. Hugg, et sous sa forme actuelle porte la signature des trois commissaires: M. Hugg, M. Read, et M. le professeur Prince.

Sir WILFRID LAURIER: Le rapport imprimé porte, entre autres signatures, celle de M. Metcalfe, pour le cas où il l'approuverait. On croit savoir qu'il le désapprouve, et le dépôt du rapport est différé jusqu'à ce qu'on se soit assuré de la chose.

M. R. L. BORDEN: A-t-on nommé trois commissaires ou quatre commissaires?

Sir WILFRID LAURIER: Je ne sache pas qu'il en ait été nommé plus que trois. Si l'honorable député vient à mon bureau demain, je me ferai un plaisir de lui communiquer le rapport.

RESERVE INDIENNE DE SAINT-PIERRE.—COMPTE DE M. ERNEST RAYNOR.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur et surintendant général des Affaires Indiennes:) Monsieur l'Orateur, voici le texte de notre réponse à la demande de renseignements faite par l'honorable représentant de Selkirk (M. Bradburry), au sujet d'un rapport qui avait été déposé sur le bureau de la Chambre, comme on le verra aux pages 1954-1955 du compte rendu des débats:

Le 21 octobre 1907, il a été reçu un compte au montant de $321.70, de la part de M. Ernest Raynor, débours que lui aurait entraînés la rétrocession de la réserve de Saint-Pierre. Ce compte avait été transmis à l'agent du département des Indiens, M. J. O. Lewis, lequel fut informé que le département ignorait en vertu de quelle autorisation cette dépense avait été faite, et prié de faire rapport à cet effet.

Sir WILFRID LAURIER.

L'agent fut avisé, en outre, que dans le cas d'ignorance de sa part des faits relatifs à cette dépense, il ferait bien de s'adresser à Son Honneur le juge en chef Howells, lequel avait été chargé de conduire certains pourparlers préliminaires en vue de cette rétrocession, et serait peut-être en mesure de le renseigner quant à l'autorisation dont Raynor avait pu se munir à cet égard. Or, on n'a reçu aucun rapport de M. Lewis relativement à cette affaire.

M. BRADBURY: Je prie le ministre de l'Intérieur de noter que le rapport relatif à la réserve de Saint-Pierre ne renferme pas le texte des instructions à M. le juge en chef Howells, non plus que celui de son rapport. J'aimerais que ces documents fussent déposés sur le bureau, ainsi que le texte des avis de vente de ces terrains publiés dans les journaux, et que le ministre, devant le comité, avait promis de faire déposer.

2e LECTURE

Du projet de loi (n° 93), déposé par M. Smith (Nanaïmo), relatif à la compagnie de chemin de fer de Vancouver à Coast-Kootenay.

QUESTIONS.

CANAL DE LACHINE.

M. VERVILLE demande:

1. Pour quelle somme de réparations et d'ouvrages en neuf les charpentiers du canal de Lachine doivent-ils exécuter sous la direction de Denis O'Brien?
2. Même question en ce qui regarde les ouvriers mécaniciens?
3. Sur le montant de $22,907.78, résidu de la somme affectée aux ouvrages sur le canal de Lachine, va-t-il être appliqué quelque chose à l'achat de bois d'œuvre?
4. A quel chiffre fixe-t-on le total de la dépense pour salaires de charpentiers, mécaniciens, journaliers, et charretiers séparément jusqu'à la clôture du présent exercice financier?
5. Le département est-il renseigné quant à la manière dont sont traités les charpentiers du canal de Lachine relevant de Denis O'Brien? A-t-il été adressé des plaintes au département? Dans l'affirmative, de quoi se plaint-on?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Il est impossible de donner un chiffre exact. On a retenu durant l'hiver quelques-uns des charpentiers du canal Lachine. Ils sont occupés à une paire de portes d'écluses, ils travaillent aussi à terminer l'élévatoire des portes et on les gardera aussi longtemps que le crédit le permettra. Le travail qu'ils font est moins urgent que certains autres travaux actuellement en marche.

2. Les mécaniciens, forgerons et aides ont encore beaucoup de travail à faire pour préparer les rouages devant servir au fonctionnement des vannes des coursiers de

réglementation et de décharge, etc. Il faudra installer ces appareils avant que l'eau soit introduite dans le canal au mois d'avril. Il est impossible de dire la quantité de travail que ces hommes devront faire, car, s'il devenait nécessaire, afin que les coursiers puissent être aménagés à temps, de congédier les charpentiers, il faudrait employer d'autres mécaniciens.

3. Le reliquat du crédit pour réparations, le 31 décembre 1909, était de $10,535.41, et non de $22,907.78, comme il est dit dans la question. On ne paiera pas de bois de charpente ou de construction à même ce reliquat.

4. Approximativement comme suit:

Charpentiers	$2,300
Ateliers des mécaniciens	2,000
Forge	600
Journaliers	3,100
Total	$8,800

La balance, soit $1,735.41 sera employée à l'achat de fontes de fer, d'acier et de laiton, de boulons, d'écrous, d'outils, etc.

Le ministère n'a reçu aucune plainte au sujet du traitement des charpentiers sur le canal Lachine, sous la surveillance de Denis O'Brien.

REPRESENTATION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

M. JAMESON demande:

1. Des représentations ont-elles été faites au gouvernement fédéral par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ou par quelque personne en son nom dans le but d'obtenir une modification de l'acte de l'Amérique britannique du Nord par laquelle la représentation de ladite province en cette Chambre pourrait être maintenue par cette province?

2. Dans l'affirmative, quand ces représentations ont-elles été faites, et quelle décision a été prise à ce sujet?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Il n'y a pas eu de représentations par écrit, mais le sujet a été discuté entre les ministres fédéraux et provinciaux.

APPROVISIONNEMENT DE BOITTE.

M. JAMESON demande:

Des plaintes ont-elles été adressées au ministre de la Marine et des Pêcheries au sujet des difficultés que rencontrent les navires de pêche canadiens pour se procurer de la boitte dans la baie de Fundy à raison du monopole exercé pratiquement par les empaqueteurs de sardine américains par l'achat du hareng pris dans des rets tendus dans les eaux contiguës au comté de Charlotte (N.-B.)? Dans l'affirmative, quelles mesures le ministre se propose-t-il de prendre pour remédier à cet état de choses, et quand les prendra-t-il?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Oui; mais l'enquête n'a pas démontré que les pêcheurs canadiens aient eu la moindre difficulté à se procurer de la boitte aux prix payés alors aux pêcheurs par les acheteurs de sardines.

"FARM WEEDS".

M. FOSTER demande:

Quel montant a été payé pour la préparation et l'impression de chaque édition de la brochure intitulée "Farm Weeds", publiée par le département de l'Agriculture, quel nombre d'exemplaires de chaque édition a été publié, par qui l'impression a-t-elle été faite et de quelle manière a été distribuée chaque édition?

REMORQUEUR 'INDUSTRY"

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture):

Première édition.

Somme payée pour rédaction	$ 116 95
" " impression	26,770 49
	26,887 44
Exemplaires publiés en anglais	20,000
" " français	5,000

Imprimé par la "Toronto Lithographing Company" (par l'entremise de l'imprimeur du roi). On en a distribué gratuitement aux bibliothèques publiques, aux maisons d'éducation et aux sociétés d'agriculture. On en a donné trois exemplaires à chaque membre du Sénat et de la Chambre des communes. Naturellement la somme payée pour la rédaction est en dehors des appointements des employés permanents du ministère qui ont été occupés à ce travail. Le coût du travail de ces employés n'a pas été retranché de leur travail ordinaire.

Deuxième édition.

Pas encore complète. Mortimer et Cie, d'Ottawa, (par l'entremise de l'imprimeur du roi) ont été chargés d'en imprimer 12,000 exemplaires en anglais et 3,000 exemplaires en français. La distribution en sera faite par le surintendant de la papeterie, à raison de $1 l'exemplaire.

Distribution gratuite aux bibliothèques publiques, universités et collèges d'agriculture. Trois exemplaires donnés ou devant être donnés à chaque membre du Sénat et de la Chambre des communes.

Somme payée pour préparation	$ 362 58
" " impression à compte sur 10,000 exemplaires	13,390 60
Total	$14,353 18

L'hon. M. FOSTER: Le ministre a-t-il des chiffres quant à l'entreprise de l'impression de toute l'édition?

L'hon. M. FISHER: Non. Je crois qu'on l'imprime à tant de l'exemplaire. Ce n'est pas pour une somme ronde.

L'hon. M. FOSTER: C'est seulement ce qui a été payé jusqu'à cette date?

L'hon. M. FISHER: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre pourrait s'informer du coût total?

L'hon. M. FISHER: Oui.

TERRES LE LONG DE LA LIGNE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Quelles terres ont été vendues le long de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique depuis les ventes indiquées dans le document législatif n° 69?
2. A qui ont-elles été vendues?
3. A quels prix?
4. Pour quelles fins?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur et surintendant général des Affaires indiennes):

1. N.-E. 21, 53, 7, O. 5; N.-O. 21; S.-E. 21; S.-O. 21; S.-O. 27, 53, 8, O. 5; N.-E. 27, 53, 9, O. 5; N.-E. 2, 54, 16, O. 5; N.-O. 2; S.-E 2; S.-O. 2; N.-E. 32, 53, 16, O. 5; N.-O. 32; S.-E. 32; S.-O. 32; N. 15, 53, 17, O. 5; N.-O. 15; S.-E. 15; S.O. 15; N.-E. 16; N.-O. 16; S.-E. 16; S.-O. 16; S.-E. 21, 53, 17, O. 5; S.-E. 22; S.-O. 22.

2. La Grand Trunk Pacific Town and Development Company.

3. Ces terres de la couronne ont été vendues à $3 l'acre, le Gouvernement devant recevoir en sus un quart du produit net des ventes, des loyers et autres redevances sur toutes les terres comprises dans cette vente. La liste complète de ces terres est annexée aux présentes. Voir réponse n° 1.

4. Pour des fins d'emplacement de ville.

REMORQUEUR " INDUSTRY ".

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Quand a-t-on fait rapport que le remorqueur *Industry* était prêt pour les travaux à faire en 1909?
2. Quel en a été le coût total jusqu'à cette date, y compris les réparations de chalands et l'achat de chalands?
3. Quand le dit remorqueur a-t-il commencé ses opérations, et en quel endroit?
4. Qu'est-ce que le remorqueur a fait depuis lors, et où se trouve-t-il maintenant?

L'hon. WM. PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Je crois que l'honorable député veut parler du dragueur "Industry."

L'hon. M. FOSTER: Oui; mais il a eu beaucoup de difficulté à se tirer d'affaire.

L'hon. M. PUGSLEY (ministre des Travaux publics): 1 et 3. Le dragueur était prêt et a commencé les travaux à Toronto, le 7 juin 1909.

2. $223,990.84.

4. Il a travaillé à Toronto du 7 juin au 26 juin, à Port-Burwell du 26 juillet au 6 octobre, et du 11 octobre à la fin de la saison à Port-Stanley, où il se trouve maintenant.

MONNAIE ROYALE DU CANADA

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Quel a été le montant respectif des monnaies de cuivre, d'argent et d'or du Canada, chacun des derniers dix ans, et quel a été le coût et le profit du monnayage de chaque année, en y comprenant l'intérêt et le coût de la Monnaie royale du Canada au taux de 6 p. 100, et quel a été le coût de l'entretien et du personnel pendant les années que le système a fonctionné?
2. Combien de monnaies d'argent des Etats-Unis ont été exportées chaque année et à quel coût, et quel est le montant estimatif des pièces d'argent américaines en cours en Canada d'année en année?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Cette question embrassant une période de dix ans, la réponse pourrait être donnée plus facilement au moyen d'une production de documents, et si l'honorable député veut faire une motion je hâterai la production des renseignements.

L'hon. M. FOSTER: Je fais la motion.

PORT-COLBORNE.

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Quel montant total a été dépensé jusqu'à ce jour pour les travaux faits à Port-Colborne: a) par le département des Chemins de fer et des Canaux; b) par celui des Travaux publics, respectivement, et de nouvelles sommes seront-elles nécessaires pour les achever?
2. Quelles sont les principales améliorations faites, et quel est le coût de chacune?
3. Quel a été le coût respectif de l'élévateur et de son aménagement et quelle est sa capacité?
4. Quand s'est-on servi de l'élévateur pour la première fois?
5. Quelle quantité de grain est passée par l'élévateur en 1908 et 1909, respectivement, et quel taux par boisseau est exigé pour cette opération?
6. Combien a coûté le fonctionnement de l'élévateur pendant l'année civile 1907?
7. Quel a été le montant respectif des recettes provenant de toutes sources en 1908 et 1909, respectivement?

L'hon. WM PUGSLEY: (ministre des Travaux publics):

1. a) $905,047.82; b) Les travaux sont maintenant au complet; mais plus tard la superstructure de la partie intérieure du brise-lame de l'ouest, qui a été construite en bois, devra être renouvelée en béton, entraînant une dépense évaluée à $250,000. Le ministère des Chemins de fer et des Canaux a fait des représentations quant à l'opportunité de construire un éperon depuis le brise-lame de l'ouest jusqu'à l'extrémité du canal Welland, ce qui coûterait environ $350,000; la question est à l'étude

2. Construction de brise-lames, $905,-057.82.

3, 4, 5, 6 et 7. Les réponses devront être données par le ministère des Chemins de fer et des Canaux.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

Total dépensé jusqu'à cette date aux améliorations de Port-Colborne:

Dépense afférente seulement au ministère des Chemins de fer et des Canaux:

1901-2	$202,881.72
1902-3	197,242.95
1903-4	124,296.01
1904-5	239,488.12
1906-7	287,586.16
1907-8	90,031.82
1908-9	60,333.16
1909-10	58,566.17
Total	$1,700,946.73

La somme nécessaire pour le parachèvement des travaux projetés, l'élévateur non compris, est de $104,000.

2. Voici quels sont les principaux travaux d'amélioration en cours: approfondissement du port et de l'entrée du chenal à 22 pieds, au coût de $870,602; construction de docks et de jetées, $876,571; construction de garage de l'élévateur, $36,707.

3: a) $81,734.94; b) 800,000 boisseaux, avec mesures prises en prévision de l'augmentation jusqu'à 2,000,000 de boisseaux, quand les besoins l'autoriseront.

4. Le 6 octobre 1908.

5. En 1908, 365,033 boisseaux; en 1909, 1,747,550 boisseaux; en 1908, prix par boisseau, $\frac{8}{8}$ de cent; en 1909, prix par boisseau, $\frac{1}{2}$ cent.

6. $19,310.24.

7. Recettes en 1908, $1,409.94; recettes en 1909, $9,477.

COUT DES TRAVAUX D'ETUDE AU CANAL WELLAND.

L'hon. M. FOSTER demande:

Quel est le chiffre de la dépense effectuée pour études en vue de déterminer la meilleure route à adopter, soit pour un nouveau canal d'agrandissement de l'ancien canal Welland, et les études sont-elles terminées? Dans la négative, combien faudra-t-il dépenser pour les terminer?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

a) On a dépensé environ $20,000 en études, afin de déterminer la meilleure route à suivre soit pour le nouveau canal dont la construction est possible, soit pour l'agrandissement de l'ancien canal Welland.

b) Ces études ne sont pas terminées. On compte qu'il faudra $25,000 pour les terminer.

DEPENSES AFFERENTES AU PONT DE QUEBEC.

L'hon. M. FOSTER demande:

A combien s'élève le chiffre des dépenses afférentes aux travaux des ingénieurs, à l'examen, aux rapports, à l'élaboration des projets et des devis, se rattachant au pont de Québec, depuis le 29 août 1907?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

a) Le chiffre global des dépenses effectuées jusqu'au 31 décembre 1909, par le bureau d'ingénieurs dans l'élaboration des plans, etc., est de $123,469.03.

QUAI A CANNING.

M. TAYLOR demande:

1. Le Gouvernement a-t-il construit un quai à Canning? Dans l'affirmative, quand a-t-il été terminé, et quel en a été le coût total?

2. Un gardien de quai y a-t-il été nommé? Si oui, quand l'a-t-il été, et quel est son salaire?

3. Des droits de quaiage y ont-ils été perçus? Dans l'affirmative, à combien se sont-ils élevés chaque année?

4. Y a-t-il un bâtiment sur ce quai? Dans l'affirmative, par qui a-t-il été construit, et combien a-t-il coûté?

5. Y a-t-il un chemin public donnant accès à ce quai?

6. Quels sont les vaisseaux qui y font escale régulièrement, et combien d'escales durant l'année?

L'hon. M. PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1: a) Oui, on construit actuellement un quai destiné à desservir le chemin de fer ainsi que le trafic en général sur la rivière des Habitants; longueur totale, y compris les abords de la route publique le long de la berge de la rivière, environ 900 pieds; il faudra encore dépenser $2,000 pour terminer les travaux en construction; b) coût total $33,867.33. Le terrain a été fourni, à titre gratuit, par les propriétaires riverains.

Nos 2 et 3. Quand les travaux seront terminés et que le rameau du chemin de fer "Dominion Atlantic" y aura été installé, il faudra un gardien de quai.

4. Oui, un petit entrepôt provisoire construit par la compagnie de steamship du bassin des Mines, au coût approximatif de $100.

5. Oui. Trois routes publiques et une route privée ouverte relient ce quai à la rue principale et un autre chemin public le relie aux établissements du côté sud. En outre, la compagnie du chemin de fer "Dominion Atlantic" s'est engagée à construire un rameau de chemin de fer, reliant son réseau au front de rivière du quai.

6. Un vapeur subventionné, propriété de la compagnie de steamships du bassin des Mines dessert régulièrement Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et les ports du bassin des Mines. De gros bâtiments prennent des chargements de pommes de terre à destination des Antilles; ils y prennent, en outre, des chargements de pommes et d'autres produits à destination de divers ports et reçoivent des cargaisons de retour.

QUAI KENSINGTON, PRES DESBARATS.

M. BOYCE demande:

1. Le Gouvernement du Canada est-il propriétaire du quai de Kensington, près Desbarats, Algoma-ouest? S'il en est ainsi, quand a-t-il été acheté, combien a-t-il coûté, et de qui a-t-il été acheté?

2. Quelle étendue de terrain le Gouvernement a-t-il acheté avec le quai?

3. Si le Gouvernement n'a pas acheté le quai, est-ce qu'il existe une convention écrite entre le propriétaire du quai et le Gouvernement au sujet de l'utilisation?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1 et 2. Non.

3. Non.

PECHERIES DE HOMARD, COMTE DE DIGBY.

M. JAMESON demande:

1. En 1909, combien a-t-on accordé de permis d'établissement de homarderies dans le comté de Digby? Combien y figure-t-il de renouvellements de permis?

2. A qui a-t-on accordé ces permis, et quelle est l'adresse de chaque porteur de permis?

3. Combien a-t-on exploité de homarderies sous le régime de ces permis?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. Il ne s'agit que de renouvellements.

2. A. Boutillier & Compagnie, Centreville; E. W. Morehouse, Sandy-Cove; L. H. Outhouse, Tiverton; A F. Saulnier, rivière Meteghan; Moses Terrio, Meteghan; Ellis Bros. Cap-Sainte-Marie; J. W. Comeau, Comeauville.

3. Six.

DEMANDES D'ADMISSION DANS LA MARINE.

M. JAMESON demande:

1. Combien a-t-on reçu de demandes de personnes désirant entrer au service dans la marine canadienne projetée?

2. Pour quelles stations ces demandes ont-elles été faites?

3. Combien de demandes a-t-on reçues pour chacune de ces stations?

4. A la recommandation de qui, et d'après quelle méthode, ces nominations se feront-elles?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. 117.

2 et 3. Ces demandes se rattachent au service dans son ensemble.

4. Ces nominations se feront conformément aux règlements qu'on établira ainsi que le prévoit le bill de la Marine.

INSTRUCTION DES ELEVES DE MARINE SUR LES BATIMENTS CANADIENS.

M. JAMESON demande:

1. Y a-t-il actuellement des aspirants ou élèves de marine suivant un cours d'instruction sur quelque navire appartenant au gouvernement canadien?

2. S'il en est ainsi, sur quel navire cette instruction est-elle donnée et depuis quand?

3. Qui sont ceux qui sont chargés de diriger cette instruction? A quel port est attaché l'officier instructeur ou le navire? Ce dernier reçoit-il une rémunération supplémentaire pour ses fonctions d'instructeur? Dans l'affirmative, quel est le chiffre de cette rémunération?

4. En quoi consiste le cours d'instruction?

5. Quels sont les noms, l'âge et le lieu de résidence de chaque élève et aspirant de marine, la date à laquelle il a commencé son cours, et les personnes qui, en chaque cas, ont proposé l'admission de l'élève ou de l'aspirant de marine?

6. Y a-t-il eu des examens? Dans l'affirmative, à quelles dates les examens ont-ils eu lieu, qui les a dirigés, et quel a été le résultat obtenu par chaque aspirant de marine?

7. Quel est le degré d'instruction requis, si toutefois il en existe, de la part de ces élèves avant qu'ils commencent les cours?

8. Ces élèves reçoivent-ils une solde? Dans l'affirmative, quel en est le chiffre, et combien chacun d'eux a-t-il reçu de ce chef jusqu'à ce jour?

9. Quand ce régime a été établi, combien d'élèves ou aspirants avait-on l'intention de matriculer? Combien de cadets peuvent-ils maintenant suivre le cours, et sur quels navires?

10. Le Gouvernement a-t-il fait connaître au public ce qu'il se proposait de faire à cet égard? S'il en est ainsi, à quelle date et par quels moyens la chose s'est-elle faite?

11. Combien cet enseignement a-t-il coûté depuis son inauguration?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. Oui.

2. Le "Canada", depuis juin 1908.

3. Les officiers du navire donnent l'instruction voulue en matière de manœuvres et l'instructeur de marine est chargé de l'instruction en matière d'artillerie. De mai à novembre 1909, un instructeur a reçu une rémunération mensuelle de $35 pour donner un cours de mathématiques; auparavant, les parents acquittaient eux-mêmes les frais d'instruction pour les mathématiques.

4. Les connaissances nautiques d'ordre pratique et les matières classiques ordinaires, avec l'exercice physique et le maniement du fusil.

5. C. T. Beard, aspirant, 19 ans, d'Ottawa, en janvier 1909; J. Barron, 16 ans, de Stratford, Ontario, en juin 1908; P. W. Nelles, 17 ans, de Saint-Jean (P. Q.), en août 1908; Victor Brodeur, 17 ans, d'Ottawa, en octobre 1909; H. T. Bate, 15 ans, d'Ottawa, en octobre 1909. Ces nominations ont été faites par décision du ministre de la Marine et des Pêcheries.

6. L'officier commandant le service de la marine, à chacune de ses visites, a examiné les aspirants de la marine, et il s'est déclaré satisfait de leurs progrès.

7. Aucun.

8. $15-$18 par mois. M. Beard, aspirant, à $18 par mois, $209.60; M. Barron, élève, à $15 par mois, $277.50; M. Nelles, élève, à $15 par mois, $240; M. Brodeur, élève, $15 par mois, $240.50; M. Bate, élève, $15 par mois, $32.42.

9. On n'a pas prévu d'installation spéciale, à l'inauguration du système; cinq élèves peuvent aujourd'hui suivre les cours et c'est sur le "Canada."

10. Non.

11. Coût total des soldes, de l'instruction et des uniformes, $1,324.

ACHATS DE BATIMENTS DE GUERRE.

M. MONK demande:

1. Le Gouvernement a-t-il fait l'acquisition de quelques navires de guerre depuis la conférence impériale de 1909 relative à la défense de l'empire? Quels navires a-t-il ainsi achetés, et de qui?

2. Quels sont la date et le coût de construction de chacun de ces navires?

3. Ont-ils été retranchés de la liste des effectifs? Dans l'affirmative, à quelle date?

4. Quels sont les détails de la construction, y compris le tonnage, la dimension, etc., desdits navires, et quelle est leur armement?

5. Quel est le prix d'achat de ces navires, et à quelle date et par quel intermédiaire ces achats ont-ils été effectués?

6. Le Gouvernement est-il en négociations pour acheter d'autres navires?

7. A-t-il été convenu, lors de la conférence de 1909, que le plan de défense de l'empire adopté ne serait mis à exécution qu'après son approbation par les parlements coloniaux.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. Non.

2, 3, 4 et 5. Répondu sous le n° 1.

6. Oui. Comme je l'ai déclaré l'autre jour, des négociations sont actuellement pendantes avec le gouvernement impérial pour l'acquisition d'un navire, mais ces négociations sont sujettes à l'approbation du Parlement.

7. Non.

ENTREPOT FRIGORIFIQUE A BARRINGTON (N.-E.)

M. JAMESON demande:

1. Le Gouvernement a-t-il donné de l'aide pour la construction d'un congélateur de boitte ou entrepôt frigorifique à Barrington (N.-E.)? Dans l'affirmative, quelles sont la nature et la contenance de l'établissement, quand a-t-il été érigé et combien a-t-il coûté?

2. De qui la demande d'aide a-t-elle été reçue et de qui porte-t-elle les signatures?

3. Quelle somme, s'il en est, a été payée pour les fins de la construction, et qui en a fait la recommandation?

4. Quelle quantité de boitte a été réfrigérée et emmagasinée, chaque année depuis que l'établissement a été construit?

5. Quelle quantité de glace y a été emmagasinée chaque année, et pour quelles fins a-t-elle été utilisée?

6. Quelque *bonus* a-t-il été payé sur la boitte? Dans l'affirmative, quelle somme a été payée, quand l'a-t-elle été, et à la recommandation ou sur le certificat de quelle personne?

7. L'établissement est-il possédé ou dirigé par des pêcheurs? Dans la négative, sous le contrôle de qui se trouve-t-il?

8. L'exploitation de l'établissement a-t-elle donné satisfaction au Gouvernement?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. Une aide préliminaire a été donnée en vue de l'établissement d'un congélateur de boitte pour les pêcheurs de Barrington-Passage (N.-E.). Il devrait avoir une capacité d'environ 50 tonnes. Mars 1908.

2. De l'Association des pêcheurs de boitte de Barrington-Passage, par l'entremise de M. Peter Macfarlane, fonctionnaire du service extérieur du département qui est chargé de la surveilance de ces congélateurs. Elle était signée par William Duff, Wm Acker, Gilbert E. Alkin, Elijah Ross, Floyd Ross, Joseph Ross, Moses Atkinson, Charles E. Ross, Samuel P. Ross, Ernest Brown, Horatio Brownnen, Henry Ross, Alfred K. Ross, James P. Ross, Archie Scott, William R. Reid, Barkley S. Reid, Warren Ross, Smith G. Penny et George E. Kenney.

3. L'avance habituelle de $500 a été faite à l'association, sur la proposition de M. Peter Macfarlane.

4. Le congélateur n'a jamais été achevé.

5. Répondu sous le n° 4.

6. Non.

7. Les directeurs provisoires de l'association sont William Duff, William C. Acker, Gilbert E. Alkin, Smith G. Penny, et Charles E. Ross.

8. Répondu sous le n° 4.

FRAIS DE PORT DES JOURNAUX POUR LES ETATS-UNIS.

M. JAMESON demande:

1. Sur quelle catégorie de journaux ou publications expédiés par la poste aux Etats-Unis d'Amérique impose-t-on les frais de port, et quelle classe en est exemptée, respectivement?

2. Combien de journaux, s'il en est, expédiés par la poste aux Etats-Unis, sont exemptés des frais de port, et combien sont tenus de les payer?

3. A quelle date a-t-on commencé à exiger le paiement des frais de port sur les journaux expédiés aux Etats-Unis?

4. Quel choix, s'il en est, a depuis lors été fait entre ces différents journaux? Quand a-t-il été mis en vigueur, et pour quelles raisons?

5. Quelles sommes ont été perçues annuellement en frais de port sur les journaux quotidiens et non quotidiens, respectivement?

6. Quelle diminution de circulation aux Etats-Unis pour la catégorie de journaux payant les frais de port, a-t-elle suivi l'imposition des frais de port?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1 et 2. Les frais de port sont imposés sur toutes les catégories de journaux et de périodiques envoyés aux Etats-Unis.

3. En 1783.

4. Pas d'exception.

5. Le département des Postes ne tient pas un compte séparé des frais de port perçus sur les journaux pour les Etats-Unis. Les tarifs appliqués à ces journaux étant les mêmes que ceux qui sont appliqués à d'autres objets envoyés par la poste, il serait impossible de faire actuellement aucune séparation.

6. Le département n'a pas de statistiques à ce sujet pour les raisons données en réponse au n° 5.

MM. SULLIVAN ET LANGDON.

M. EDWARDS demande:

1. Quelles sommes d'argent ont été payées par le présent gouvernement depuis 1896 jusqu'à cette date à Sullivan et Langdon, entrepreneurs, de Kingston, ou à M. Sullivan, entrepreneur, de Kingston?

2. Quels édifices ou autres travaux publics ont été donnés à l'entreprise à l'un ou l'autre des entrepreneurs susnommés depuis 1896, quel était le prix mentionné au contrat, dans chaque cas, et quel montant total a été payé aux dits entrepreneurs dans chaque cas?

3. Quel a été le coût total de chaque édifice ou autre ouvrage public dans lequel étaient intéressés les entrepreneurs susmentionnés?

M. l'ORATEUR: Transformé en avis de motion.

ELLIOTT FRERES ET R. CARSON.

M. EDWARDS demande:

Quelles sommes d'argent ont été payées par le présent Gouvernement, chaque année, comprises entre 1896 et 1909, inclusivement, aux maisons Elliott Frères, et R. Carson, de Kingston, Ontario, pour fournitures ou services exécutés en faveur de l'Etat?

M. l'ORATEUR: Transformé en avis de motion.

EMBRANCHEMENT DE TEULON, CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, MANITOBA.

M. BRADBURY demande:

1. Le Gouvernement a-t-il approuvé le prolongement de l'embranchement sur Teulon du Pacifique-Canadien dans le Manitoba?

2. Dans l'affirmative, cette approbation a-t-elle été donnée à condition que la compagnie s'engageât à prolonger l'embranchement sur Winnipeg-Beach dans une direction nord, par voie de Gimli, jusqu'à un point à ou près la rivière Icelandic?

3. Si cette approbation était conditionnelle, comme susdit, est-ce l'intention du Gouvernement d'insister auprès de la compagnie en vue de lui faire prolonger le dit embranchement cette année?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui.

2. Quand le Gouvernement a approuvé l'extension de l'embranchement de Teulon de la ligne du Pacifique-Canadien, ce fut à condition que la compagnie consentirait à prolonger la ligne de Victoria-Beach dans la direction du nord en passant par le village de Gimli. Cette entente a été exécutée. La ligne en question a aussi reçu une subvention pour une prolongation nouvelle de 25 milles dans le nord, de Gimli à Riverton.

CLOTURES EN FIL DE FER POUR L'INTERCOLONIAL.

M. WILCOX demande:

1. Le département des Chemins de fer et des Canaux, ou l'acheteur du chemin de fer intercolonial à Ottawa, a-t-il en aucun temps dans le cours de l'année 1909, demandé des soumissions pour la fourniture de clôtures en fil de fer?

2. Dans l'affirmative, des soumissions à cet effet ont-elles été faites, et de qui ont-elles été reçues?

3. Quels ont été les prix demandés par les soumissionnaires pour les différentes espèces de clôtures?

M. l'ORATEUR: Transformé en avis de motion pour le dépôt d'un rapport.

CHALOUPE A GAZOLINE DE W. PAUL.

M. TAYLOR demande:

Le département des Travaux publics a-t-il acheté d'un nommé William Paul une chaloupe à gazoline? Dans l'affirmative, quel prix a été payé, à quel service cette chaloupe est-elle employée, qui en a proposé l'achat, qui a évalué ladite embarcation et qui en a fixé le prix?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Oui.

2. $3,500.

3. Nécessaire pour remorquage et le service général du département dans le district de Montréal.

4. Sur la proposition de M. James Howden, surintendant général du dragage et de M. L. J. Michaud, ingénieur du district qui a examiné et estimé le navire et ont considéré que le prix demandé par le propriétaire était juste et raisonnable.

LE REMORQUEUR "WITHERBEE" DE J. B. KAINE.

M. TAYLOR demande:

1. Le département des Travaux publics a-t-il acheté d'un nommé J. B. Kaine un remorqueur du nom de *G. J. Witherbee*? Dans l'affirmative, à quel prix, pour quel service, qui en a proposé l'achat, qui en a fixé le prix et quand a-t-il été construit?

2. Y avait-il quelque dette ou hypothèque attachée audit remorqueur quand il a été acheté de M. Kaine? Dans l'affirmative, à qui l'argent a-t-il été payé?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1: a) L'autorisation a été donnée par arrêté du conseil le 30 décembre 1909 pour l'achat au prix de $12,000, mais il n'y a eu encore aucun paiement effectué; b)

nécessaire pour remorquer les dragues du département; c) acquisition recommandée par M. James Howden, surintendant général du dragage qui a examiné et évalué ce remorqueur avec MM. Samson et Duclos, inspecteur du gouvernement pour les coques et chaudières; d) construit en 1872.

2: a) Oui; b) le paiement n'a pas encore été fait.

LE JUGE EN CHEF DUBUC DU MANITOBA.

M. A. HAGGART demande:

1. A quelle date l'honorable Joseph Dubuc, ci-devant juge en chef de la cour du banc du roi pour le Manitoba, a-t-il pris sa retraite?

2. Quelle est la cause du délai apporté à la nomination de son successeur?

3. Des représentations ont-elles été faites au Gouvernement portant que le nombre des affaires en instance s'accroît, dit-on, de plus en plus, que les juges actuellement en exercice sont dans l'impossibilité d'entendre toutes les causes inscrites et que le public et le barreau en éprouvent de grands inconvénients?

4. A-t-on représenté au Gouvernement que l'ex-juge en chef était le seul juge de langue française dans la cour du banc du roi et dans la cour d'appel, et que la vacance dans la cour du banc du roi devrait être remplie par une personne de langue française de cette province?

5. Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire droit à cette demande lorsqu'il remplira la vacance?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice):

1. Le juge en chef Dubuc n'a pas été mis à la retraite, mais il a donné volontairement sa démission qui a été reçue le 15 novembre 1909.

2. La question fait l'objet d'une étude sérieuse.

3. Non.

4. Oui.

5. En prenant en considération la nomination à faire, l'objet principal que le Gouvernement aura en vue sera l'importance, dans l'intérêt public, de nommer à cette position la personne la mieux qualifiée—en accordant une importance au désir bien naturel des personnes de toutes classes, langues et races d'avoir une représentation conforme à leurs intérêts dans les tribunaux de tout le Canada.

MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

La Chambre adopte, sans débat, plusieurs motions tendant au dépot des documents suivants:

Copie de tous comptes de George Tracy, de Selkirk, contre des sauvages de la réserve Saint-Pierre, Manitoba, actuellement dans les dossiers du département des Affaires indiennes ici, et de toute correspondance à ce sujet dans ledit département.—M. Bradbury.

Rapport indiquant quels sont les nom, cout, date de construction, lieu de construction et tonnage brut de chacun des steamers actuellement la propriété de l'Etat.

2. Quels sont les noms de ceux qui ont été construits en Canada.

3. Si on a demandé des soumissions en Canada pour la construction de tous ces steamers, et pour lequels.

4. Dans chaque cas où des soumissions ont été demandées en Canada, quelle a été la différence entre la plus basse soumission canadienne et le prix payé.

5. Dans chaque cas où un marché a été passé avec un constructeur pour la construction d'aucun desdits steamers, quel mois et quel jour chacun desdits marchés a été passé, et à quelle date le constructeur était tenu de livrer le navire.

6. Quel prix chacun desdits steamers aurait coûté si le Gouvernement, dans chaque cas, avait payé le droit de douane, imposable en Canada sur les navires construits à l'étranger.—M. Sinclair.

Etat faisant connaître:

1. Quelle somme a été dépensée annuellement, depuis 1900, dans les provinces respectives de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard et de Québec, par le Gouvernement pour les pêcheries canadiennes de l'Atlantique, non compris ce qui a été dépensé pour le service de protection des pêcheries et pour primes de pêche.

2. Combien, à même cette somme, a été dépensé annuellement dans chacune desdites provinces pour piscifacture, réduction du chien de mer, congélation et entreposage frigorifique de la boitte, salaire des employés, respectivement.

3. Dans lesdites provinces et durant la même période, pour quelles autres fins générales, des sommes ont été dépensées relativement aux pêcheries.—M. Jameson.

Etat faisant connaître les expositions à l'étranger auxquelles le Canada a pris part depuis juillet 1896, le temps et l'endroit où elles ont eu lieu, la dépense défrayée par le gouvernement canadien, les noms des personnes (non compris les manœuvres) qui en avaient la charge ou qui y ont été employées, les diverses sommes qui leur ont été payées respectivement du chef: a) d'appointements; b) de dépenses;—et le montant total de ce que chaque telle exposition a coûté au pays;—de plus, les sommes perçues à titre de revenu, provenant de la vente des objets exposés, du bois, des bâtiments et d'autres matériaux, respectivement; l'état devant être préparé sous forme de tableaux, avec l'addition des colonnes de chiffres.—M. Foster.

COMMISSIONS NOMMEES PAR LE GOUVERNEMENT.

L'hon. M. FOSTER demande:

Un rapport faisant connaître les différentes commissions nommées, pour quelque fin que ce soit, par le Gouvernement depuis juillet 1896, le membre ou les membres formant ces commissions, la date de nomination, la fin pour laquelle elles ont été créées, la date de la fin de leurs travaux en chaque cas, et ce qu'elles ont coûté pour: a) appointements; b) frais de voyage; c) impression du rapport, s'il en

est; le mot "commissions" devant comprendre toutes les missions accomplies par les ministres, soit individuellement, soit conjointement, qui ont voyagé en dehors du Canada pour des fins publiques.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Je ne suis pas certain si, dans tous les cas, les ministres ont produit un état détaillé de leurs dépenses. Cependant, le Gouvernement ne s'oppose pas à l'adoption de la motion, et un état aussi complet que possible sera déposé.

DISCUSSION D'UNE MOTION TENDANT A L'ABOLITION DU SENAT.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln-et-Niagara) propose:

Qu'une humble adresse soit adressée à Sa Très Gracieuse Majesté le Roi, ainsi conçue: Très Gracieuse Majesté:

Nous, les respectueux et féaux sujets de Votre Majesté, membres de la Chambre des communes du Canada, réunis en session, désirons représenter très respectueusement:

Que, en l'année 1867, en vertu d'une loi votée par Votre parlement impérial, communément désigné sous le nom de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, les provinces du Canada alors existantes, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, ont été réunis en une confédération sous le nom de Canada. la constitution de l'autorité législative de telle confédération établie et la nature de son gouvernement exécutif définie, et que, depuis l'adoption de ladite loi, d'autres provinces, dans l'Amérique britannique du Nord, ont aussi été unies fédéralement à ladite Confédération et en font partie actuellement, ayant des représentants dans cette Chambre des communes en conformité des dispositions à cet effet contenues dans ledit acte de l'Amérique britannique du Nord, et des lois qui le modifient, et, subséquemment adoptées;

Qu'il est défiini par ledit acte de l'Amérique britannique du Nord que l'autorité de l'exécutif sur le Canada demeure dévolue à Votre Majesté et à Vos héritiers et successeurs, les rois et les reines du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, et que Votre Majesté est représentée en Canada par un gouverneur général;

Que, en vertu dudit acte de l'Amérique britannique du Nord, il y a aussi un conseil ayant mission d'aider et aviser Votre Majesté, lequel conseil est appelé le Conseil privé du roi pour le Canada, et dont les membres sont choisis et convoqués de temps à autre par ledit Gouverneur général représentant de Votre Majesté, et peuvent être de temps à autre relevés de leurs fonctions par ledit Gouverneur général;

Que sous le régime dudit acte de l'Amérique britannique du Nord, le parlement du Canada se compose de Votre Majesté, d'une chambre haute appelée le Sénat, et de la Chambre des communes mais dont les pouvoirs toutefois ne vont pas au delà de ceux que la chambre des communes du parlement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande possédait et exerçait au moment de l'adoption de ladite loi;

Que, en vertu dudit acte de l'Amérique britannique du Nord, il est aussi statué que les bills concernant l'emploi d'une partie quelconque du revenu public, ou le prélèvement de quelque taxe ou impôt, devront prendre naissance dans la Chambre des communes; et qu'aucun bill, subside, résolution ou adresse se rapportant à tel crédit, taxe ou impôt, ne seront adoptés ou passés à moins d'avoir été au préalable recommandés à cette Chambre par un message de Votre dit Gouverneur général communiqué durant la session à laquelle tel bill, subside, résolution ou adresse est proposé;

Que, en vertu dudit acte de l'Amérique britannique du Nord, il est aussi prévu que, dans le cas où quelque bill voté par les Chambres du Parlement est présenté à Votre dit Gouverneur général pour être sanctionné par Votre Majesté, il déclarera selon sa discrétion, mais en conformité des dispositions du dit acte et des instructions de Votre Majesté, ou qu'il sanctionne tel bill au nom de Votre Majesté, ou qu'il ne le sanctionne pas, ou qu'il réserve le bill pour être soumis au bon plaisir de Votre Majesté, et que dans le cas où il sanctionne un bill au nom de Votre Majesté, si, dans le cours des deux années qui suivent la réception du bill par le secrétaire d'Etat, Votre Majesté en conseil juge expédient de rejeter le bill, ce rejet annule la loi, et qu'un bill réservé pour être soumis au bon plaisir de Votre Majesté ne peut entrer en vigueur à moins que et jusqu'à ce que deux années se soient écoulées à compter du jour où il a été présenté à Votre dit Gouverneur général pour la sanction de Votre Majesté et celui auquel il fera connaître aux Chambres du Parlement ou par proclamation, qu'il a reçu la sanction de Votre Majesté en conseil;

Que, sous le régime dudit acte de l'Amérique britannique du Nord, ont aussi été établies pour les diverses provinces constituant ledit Dominion des législatures, dont chacune est gouvernée par un lieutenant-gouverneur en conseil, nommé par Votre dit Gouverneur général en conseil pour une période de cinq années, et dont les appointements doivent être fixés et votés par le Parlement du Canada, et que ces législatures provinciales ont le privilège exclusif de faire des lois se rapportant à un grand nombre de questions et de matières d'une grande importance, sujettes au rejet de Votre dit Gouverneur général en conseil, dans le cours d'une année, mais en aucune manière sujettes à l'assentiment dudit Sénat;

Que, en ce qui concerne toutes les questions et matières qui ne relèvent pas du pouvoir exclusif des dites législatures provinciales, il est stipulé par ledit acte de l'Amérique britannique du Nord que toutes les lois à être édictées par ledit Parlement du Canada doivent recevoir l'assentiment du Sénat et de la Chambre des communes, et être adoptées par ces deux Chambres, avant d'être présentées à la sanction de Votre dit Gouverneur général; que les membres constituant le Sénat sont nommés à vie, et n'ont pas à subir d'élection et ne sont pas sujets à être rejetés par le peuple, et que les membres de la Chambre des communes sont élus par le peuple tous les cinq ans, ou à des époques plus rapprochées auxquelles Votre dit Gouverneur général peut dissoudre le Parlement;

Que durant le cours des quarante années écoulées depuis que ledit acte de l'Amérique

britannique du Nord est entré en vigueur, de graves mécontentements se sont produits de temps à autre chez les loyaux sujets canadiens de Votre Majesté à la suite d'actes du Sénat relativement à des matières décidées par la Chambre des communes, et du rejet de lois demandées par le peuple par l'entremise de leurs représentants dans la Chambre des communes et adoptées par cette Chambre, et aussi à cause des fortes dépenses et du fardeau des taxes imposées au peuple aux fins de pourvoir au maintien de ce double mode de délibération des lois par le Parlement du Canada;

Que, vu maintes autres dispositions mentionnées ci-dessus pour se garder contre et pour désavouer toute législation mal inspirée ou irrégulière qui pourrait être adoptée par ladite Chambre des communes, et le susdit mécontentement du peuple et les dépenses considérables que ce double système entraîne, et vu que le peuple est mieux renseigné depuis l'adoption de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, cette Chambre est d'avis que le Sénat n'est plus nécessaire pour les fins du gouvernement responsable en Canada ou pour sauvegarder les droits et privilèges de Votre Majesté ; et que l'abolition du Sénat contribuerait dans une grande mesure au bien-être du Canada et serait de nature à promouvoir les intérêts de l'empire britannique.

En conséquence, nous demandons respectueusement que l'acte de l'Amérique britannique du Nord soit amendé de manière à pourvoir à l'abolition dudit Sénat.

—Monsieur l'Orateur, le texte de cette motion est exactement semblable à celui de la motion que j'ai eu la témérité de présenter à la dernière session. A en juger par ce qui est survenu depuis, je crois qu'il existe aujourd'hui dans le public un sentiment plus prononcé en faveur de son adoption et c'est pourquoi je considère qu'il est de mon devoir de renouveler la tentative.

D'ailleurs, je ne puis pas admettre que l'an dernier cette question ait été traitée comme elle aurait dû l'être; quelqu'un a proposé le renvoi de la suite du débat à neuf heures et demie du soir, dans les circonstances que je ne croyais pas justifiées. Mais l'assistance était peu nombreuse et comme les députés présents ne paraissaient pas se soucier de prolonger la discussion de la question, je ne me suis pas opposé au renvoi du débat. Nous étions alors au commencement de la session et je supposais que le débat pourrait être repris plus tard et que la question serait décidée dans un sens ou dans l'autre. Cependant, bien que la session ne fût guère avancée, la motion ne reparût plus à l'ordre du jour et la Chambre ne fut pas appelée à se prononcer.

J'espère que les choses se passeront autrement cette fois. Il ne sert à rien de prétendre que le pays est satisfait de l'état de choses actuel. Cette motion pose la question de façon concrète et si elle était adoptée, elle signifierait quelque chose. Son objet est d'apporter un grand changement, et même, je l'avoue, une modification de la Constitution. Mais ce changement, je crois qu'il est désiré par la grande majorité de la population.

Permettez-moi de rappeler, dès le début, que cette agitation n'est pas nouvelle. Depuis une vingtaine d'années, au moins, le public est mécontent de la manière dont les affaires du pays sont traitées, en ce qui concerne la conduite du Sénat. Ce mécontentement était si général, il y a seize ans, qu'un des deux grands partis politiques du pays en fit un des articles de son programme, à la veille d'une élection générale. A plusieurs reprises, depuis, différentes propositions ont été soumises, en vue d'apporter un remède à la situation, mais les innovateurs ne sont jamais parvenus à s'entendre sur un projet commun.

Tous reconnaissent que le pays souffre de l'état de choses qui existe aujourd'hui, parce qu'il n'est pas conforme à la justice et à l'équité. Tout le monde constate que l'attitude prise souvent par la seconde Chambre—c'est ainsi que nous appelons le Sénat—n'est conforme ni aux exigences et au bien-être du Canada. Après vingt années d'agitation, nous reconnaissons tous la nécessité de modifier cette situation, sans nous entendre parfaitement sur le changement à opérer; alors quelle est la conclusion logique qu'il faut tirer de cette situation. Il faut faire disparaître cette obstruction qui provient de cette machine qu'on ne peut faire fonctionner ni même améliorer, de l'avis général. En 1896, ainsi que je le faisais observer à la dernière session et ainsi que je le rappelle à la Chambre, le ministre actuel de l'Industrie et du Commerce, sir Richard Cartwright, parlant au Massey Hall de Toronto, à la veille des élections générales, disait:

> Le Sénat, c'est une meule attachée au cou du peuple canadien qui supplie la Providence de l'en débarrasser le plus tôt possible.

Je suppose que cet honorable ministre continue encore cette même prière, mais non pas de concert avec la Chambre, c'est-à-dire en ayant recours à une motion complète pouvant fournir un résultat. Et je ne parle pas ici à la légère, en disant qu'à mon avis l'endroit où il prie ne convient pas parfaitement à la nature de ses supplications, puisqu'il fait maintenant partie de ce Sénat qu'il espérait voir abolir par la Providence. Mais c'était la déclaration d'un monsieur qui faisait appel au peuple, appel qu'il espérait être entendu et cela s'est réalisé—de telle sorte qu'il a pu obtenir un siège au conseil des ministres actuels. Et depuis lors ce monsieur a fait partie du cabinet. Est-ce parce que le nombre de gens qui s'étaient unis à lui dans cette prière n'était pas suffisant, ou bien lui fallait-il de l'aide pour obtenir cette réforme? Je l'ignore.

Mais supposons qu'il fût sincère en 1896, alors qu'il était membre de cette Chambre, il me sera toujours impossible de concevoir comment il a pu ne pas seconder la motion à l'effet de soumettre cette requête à Sa Majesté, comme le moyen pratique d'atteindre ce résultat qu'il demandait si instamment, c'est-à-dire de détacher du cou de notre population cette meule qu'il voulait enlever. Donc, et tout d'abord, je puis invoquer l'autorité du ministre actuel de l'Industrie et du Commerce qui, en 1896, faisait la déclaration que je viens de rapporter, mais qui, après avoir atteint le pouvoir, a refusé absolument de faire quoi que ce fût pour démontrer la sincérité de sa déclaration faite au Massey Hall avant les élections générales qui ont amené son parti au pouvoir. Mais tous et chacun de nous ici devrions remplir ce devoir qu'il nous a tracé à cet égard, comme nous devrions le faire en toute autre circonstance. Si, après quarante-deux ans d'expérience, nous constatons que les Pères de la Confédération ont commis une erreur en établissant cette seconde Chambre, il nous incombe maintenant d'adopter une résolution sous la forme d'une requête adressée au roi demandant de faire adopter par le parlement anglais une loi modifiant la Constitution qui nous régit de façon à faire disparaître le mal dont nous nous plaignons.

Outre cette opinion exprimée par l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce, nous constatons que plusieurs autres membres des deux partis politiques au Canada ont de temps à autre agité cette question d'une réforme, sinon en demandant l'abolition totale du Sénat, qui ne s'est jamais accomplie, si l'on excepte que l'an dernier la Chambre s'est occupée d'une motion concrète. M'est avis que c'est là la manière de régler cette question. Si la majorité de notre population, par ses mandataires, n'est pas en faveur de l'abolition, que ces derniers le disent donc et nous saurons alors ce que le peuple veut que nous fassions.

Si, d'autre part, c'est le contraire qui existe, c'est-à-dire si la majorité du peuple parlant par la bouche de ses représentants ici même, se prononce contre cette seconde Chambre, qu'on adopte cette proposition, sachant qu'on vote en faveur d'une résolution concrété devant produire un résultat de même nature; sachant que si la majorité de notre population demande cette réforme, sa requête parviendra jusqu'au gouvernement britannique qui pourra agir alors.

Mais l'Orateur nous fournit encore un homme très célèbre, dont la mémoire est hautement respectée et qui est disparu de cette vie, j'ai nommé sir Oliver Mowat.

Il s'est déclaré en faveur de l'abolition du Sénat, bien qu'on puisse croire qu'il n'en voulait demander que la réforme. Qu'on me permette de rapporter les paroles mêmes qu'il employait en 1893:

Nous reconnaissons tous la nécessité d'une réforme radicale du Sénat, si, pour une raison ou pour une autre, il faut maintenir ce dernier.

La dernière partie de la déclaration de sir Oliver Mowat comporte donc le plus fort argument qu'on puisse invoquer pour l'abolition de la Chambre haute. Il dit qu'il est nécessaire de réformer radicalement le Sénat, si pour une raison ou pour une autre, il faut maintenir ce dernier.

Dans une question de cette importance, puisqu'elle se rapporte directement à la constitution du pays, il ne faut pas agir à la hâte ou à la légère, mais procéder avec le plus grand soin possible. N'ai-je pas raison de dire aujourd'hui que, après cette expérience que nous avons faite de cette Constitution depuis quarante ans, durant au moins vingt ans a existé une agitation constante en vue de l'abolition du Sénat comme nécessité absolue, si l'on voulait promouvoir le bien-être du pays? Dans ce cas, n'ai-je donc pas raison de dire qu'il est grandement temps aujourd'hui que quelqu'un se lève ici pour saisir de cette question dans une forme concrète la Chambre des communes, non en soulevant des discussions académiques, mais en demandant des actes directs qui assureront la fin du mal dont on se plaint?

Quant à moi, j'estime que le seul moyen d'arriver à ce but, c'est d'abolir complètement le Sénat, ou du moins de le réformer d'une façon quelconque. Comme je l'ai déjà dit, nous ne trouverons pas ici deux députés qui s'entendent sur la réforme pratique à accomplir; c'est pourquoi, ce qu'il nous reste à faire, c'est de nous adresser à notre souverain pour lui demander de modifier la Constitution de façon à faire disparaître complètement le Sénat.

Monsieur l'Orateur, je pose cette question: Si les Pères de la Confédération qui croyaient connaître les besoins du pays ont demandé cette seconde Chambre, à la lumière des faits que nous constatons aujourd'hui mais qu'ils ne pouvaient prévoir, les Pères de la Confédération auraient-ils agi comme ils l'ont fait? Auraient-ils demandé une seconde Chambre? Auraient-ils tenu la même ligne de conduite en basant plutôt notre Constitution sur celle de la Grande-Bretagne, sans considérer que l'exemple de cette dernière pouvait ne pas convenir à notre pays? En Angleterre il y avait la chambre des lords, et les auteurs de notre Constitution ont cru qu'il pouvait exister également au Canada une seconde Chambre. Mais dans la Constitution qu'ils établissaient, grâce à d'autres articles, ils faisaient disparaître la nécessité de cette chambre des lords, ou du Sénat, au Canada, qui constituait un obstacle à toute législation hâtive entre le roi et le peuple.

D'après la Constitution qui nous régit c'est-à-dire l'acte de l'Amérique britannique du Nord, tous les projets de loi qui sont adoptés par cette Chambre par le Sénat aujourd'hui, et il en serait de même, si nous n'avions pas le Sénat ici d'après cette modification que je suggère—les lois que nous adoptons n'auraient aucun effet si le Roi, siégeant en conseil de ses ministres, jugeait à propos de les désavouer dans l'espace de deux ans. Il n'y aurait donc rien qui mît obstacle à notre droit de légiférer, si l'on adoptait la réforme que je suggère.

Les articles 55, 56 et 57 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord stipulent que, alors même qu'il n'existerait pas de Sénat, si le Parlement par l'une ou l'autre de ses Chambres adopte une législation hâtive, quand bien même le Sénat serait aboli, si cette législation intéresse d'une manière sérieuse les droits du peuple, on ne peut intervenir d'une façon efficace, parce que les personnes qui se prétendent molestées peuvent s'adresser au roi de la Grande-Bretagne pour lui demander d'apposer son veto à cette législation. Il n'est donc pas vrai de dire que notre Sénat remplace ici la chambre des lords de la Grande-Bretagne, puisque cette dernière Chambre est la seule garantie qui existe entre le Parlement anglais et le roi si, en Grande-Bretagne, on adopte un projet de loi qui reçoit l'assentiment et des communes et de la chambre des lords il me semble que le roi devrait abdiquer s'il voulait refuser de sanctionner cette législation. Mais au Canada, si le Sénat disparaissait et si la Chambre des communes seule adoptait une législation qui serait sanctionné par Son Excellence le Gouverneur général, ce dernier ne jouissant, pour ainsi dire, que du pouvoir limité d'un conseil, pouvoir que lui accorde la Grande-Bretagne, puisqu'il ne remplace pas le roi sous ce rapport, et puisqu'il n'approuve cette législation qu'au nom du roi, si, d'après les articles que j'ai cités, cette législation n'est pas mise en vigueur au Canada parce que le gouvernement de la mère patrie pour une raison ou pour une autre, juge à propos de la désavouer dans l'espace de deux ans. Nous avons donc le roi représenté ici par l'autorité limitée du Gouverneur général qui n'a pas le pouvoir absolu dont jouit le roi en Grande-Bretagne.

Il existe donc pour nous deux empêchements à toute législation hâtive, l'un le Sénat, et, après l'assentiment de ce dernier, l'autorité de la Grande-Bretagne représentée par le roi siégeant en conseil. C'est pourquoi les honorables députés qui hésitent à voter en faveur de l'abolition totale du Sénat, parce qu'ils craignent d'intervenir dans le fonctionnement d'une institution quelconque par une législation par trop radicale, et qui combattent cette motion pour le motif que je viens d'indiquer, agissent ainsi sans connaître parfaitement les faits.

Si nous adoptions une législation qui serait par trop radicale, ou qu'il faudrait soumettre à un procédé moins accentué, ou qui interviendrait dans des droits que cette Chambre ignorerait à tort, dans ce dernier cas, si la chose en valait la peine, on pourrait en appeler à la Grande-Bretagne et, avant deux ans, cette loi serait modifiée ou rejetée, et cela sans porter la moindre atteinte véritable à notre Constitution.

Je ne demande pas qu'on tente cette expérience; j'établis simplement ce qu'ont été la Constitution et l'usage suivi depuis 1867. Cette protection a toujours existé, et c'est pourquoi nous demandons au Sénat de ne pas agir moins efficacement de la façon que j'ai indiquée dans tout ce qui pourrait surgir.

Qu'on me permette de dire quelques mots de l'état où se trouve aujourd'hui notre peuple au point de vue de l'instruction, et de le comparer à celui qui existait en 1867. Je puis dire que si l'on établit la comparaison entre la condition peu avancée où se trouvait l'instruction des masses en 1867 avec celle qui existe aujourd'hui, on comprendra la nécessité peut-être d'avoir à la tête de l'administration des gens instruits qui exerceraient la haute main sur ce que pourraient accomplir des gens ignorants élus ici. Mais que constatons-nous aujourd'hui?

La différence entre ces deux états de chose est-elle immense? Peut-on décrire la différence qui existe sous le rapport de l'instruction aujourd'hui avec l'état de choses constaté en 1867? Des gens instruits de notre pays n'ont-ils pas pris grand soin de n'élire à cette Chambre que des hommes qui fussent parfaitement capables de s'occuper des affaires publiques de toutes sortes? Qu'on présente ici même demain un projet de loi qui intéresse les droits d'une corporation au préjudice de ceux qui sont l'apanage du peuple, et l'on verra un certain nombre de députés prêts à défendre les droits de toute corporation intéressée dans la législation proposée, et prêts à insister pour que ce projet de loi soit soumis à l'étude d'un comité spécial de façon à faire reconnaître et respecter jalousement ces droits-là.

Chaque mesure législative adoptée par la Chambre ne les sauvegarde-t-elle pas pleinement? Je ne dis pas que l'on n'a pas raison d'agir de la sorte; c'est un devoir. Je le ferais moi-même si d'autres ne se chargeaient de ce soin. Nous veillons à ce que toute loi votée par le Parlement ne porte pas plus atteinte aux droits du plus pauvre qu'à ceux du plus riche ou du plus puissant par la fortune. Le cabinet ne vivrait pas un an si, avant de déposer un projet de loi, il ne penserait pas à ce qu'il en devrait résulter pour les diverses classes de la société.

Au début du vingtième siècle, il n'y a plus lieu de prendre les mêmes mesures de précautions qu'autrefois à l'égard de la protection du capital contre le travail, du riche contre le pauvre, du propriétaire foncier contre des nouveaux venus éventuels demandant l'adoption de quelque mesure radicale destinée à les protéger ou à les aider de quelque manière particulière. La Chambre des communes étant constituée comme elle l'est à l'heure actuelle, ce besoin n'existe plus, et, étant donné le degré d'éducation des masses, je suis persuadé que le public veillera à ce que la Chambre se compose d'hommes assez instruits et assez éclairés pour sauvegarder tout intérêt qu'un projet de loi peut mettre en jeu. Voilà ce que j'avais à dire sur ce sujet.

Qu'on me permette maintenant de dire un mot des opinions exprimées par d'autres que moi au cours des sessions passées. J'ai suivi avec attention la discussion de la question sans y jamais prendre part, si ce n'est l'an dernier. Ayant pris connaissance du sentiment de mes honorables collègues je me suis efforcé de me former une juste opinion de ce qui est le plus susceptible de servir l'intérêt bien entendu de la nation.

Certains ont proposé de renoncer au mode actuel de nomination et de faire choisir les sénateurs par les provinces. A mes yeux, le changement n'aboutirait à aucun résultat satisfaisant; les choses n'en iraient pas mieux et un grave inconvénient surgirait qui n'existe pas aujourd'hui. Comme il se soulève sans cesse quelque discussion au sujet des attributions respectives du gouvernement fédéral et des législatures provinciales, les sénateurs nommés par les provinces se croiraient tenus—telle est la nature humaine—de prendre parti pour les provinces qui les auraient nommés. Les provinces se trouveraient en désaccord avec la Chambre des communes quand cette dernière voudrait exercer son autorité en tant qu'institution fédérale, et sa législation serait annulée par un sénat élu par les provinces, un Sénat provincial par son origine même, et dont les délibérations, ce me semble, seraient marquées au coin de la partialité. Je n'ai jamais entendu d'argument concluant en faveur de la nomination des sénateurs par les législatures provinciales; je n'ai jamais entendu énoncer de raisons valables à l'appui de cette proposition et n'ai jamais entendu personne se prononcer fermement en sens équivoque en faveur d'un tel changement. Pour la raison que je viens de donner, cette réforme serait malheureuse et ne donnerait pas, au point de vue fédéral, les résultats qu'en attendent ceux qui la proposent. Les législatures provinciales sont chargées de régler les questions qui concernent les provinces et, pour les raisons que j'ai données, la nomination des sénateurs par les législatures provinciales aurait l'effet de contrecarrer la législation fédérale. Autant que je puis voir, il n'en résulterait donc rien de bon.

Puisque j'en suis à parler des législatures provinciales, il n'est peut-être pas hors de propos de faire observer que les attributions législatives de ces assemblées s'étendent jusqu'aux occupations quotidiennes du particulier, qu'elles le touchent de plus près que les délibérations de cette Chambre, si importantes soient-elles. Et cependant, il n'est pas de législature provinciale qui ait jugé nécessaire de maintenir un sénat pour la garder dans le droit chemin. Les législatures des deux grandes provinces d'Ontario et de Québec n'ont pas de chambre haute pour les empêcher d'adopter quelque mesure par trop radicale. Les membres de ces assemblées législatives ont le souci des intérêts de leur province respective et veillent à ce que leurs lois ne nuisent à personne. Puisque l'on n'a pas cru utile de maintenir une deuxième chambre là où l'on a à s'occuper d'une multitude de questions qui touchent à la vie quotidienne des particuliers de beaucoup plus près que les objets de la législation fédérale, c'est donc une raison de plus de se dispenser du Sénat dans le domaine fédéral.

M. R. L. BORDEN: Il exise une chambre haute dans les provinces de Québec et de la Nouvelle-Ecosse.

M. LANCASTER : Oui, mais on l'a abolie dans les autres provinces. Voilà la meilleure réponse à donner. Quand on l'a abolie, il n'y eut ni tremblement de terre, ni appel aux armes; le changement se fit sans secousse. On dirait que les gens ne s'en sont même pas aperçus. Ces chambres avaient toujours fait si peu de chose que leur abolition passa inaperçue: elle se fit sans bruit, sans nuire à personne, et depuis, les affaires de ces provinces ont été gérées tout aussi bien que lorsque ces institutions existaient.

Je ne crois pas que les conseils législatifs de la Nouvelle-Ecosse et de Québec fassent beaucoup de travail utile, sans quoi il ne serait pas nécessaire de rappeler qu'ils existent encore. Ce sont des non-valeurs telles qu'à venir jusqu'au moment où on me l'a rappelé, j'avais complètement oublié qu'ils existent encore. Quoi qu'il en soit, puisque les conseils législatifs des autres provinces étaient assez peu utiles pour qu'on pût les abolir sans que nul ne s'en aperçût, c'est là la meilleure preuve qu'ils n'avaient aucune raison d'être.

Il y a deux ans, l'honorable collègue qui occupe aujourd'hui la charge d'orateur suppléant, saisissait la Chambre d'une motion relative à la constitution du Sénat, et le premier ministre intervenant dans le débat qui s'ensuivit, déclarait ne pouvoir proposer de réforme convenable, et cela bien que chacun se rende compte de l'état peu satisfaisant des choses à l'heure actuelle. En cette circonstance-là, le premier ministre

rappelât que s'il plaisait au Sénat de rejeter le budget voté par la Chambre et de mettre ainsi le pays dans une situation embarrassante, la Constitution ne nous laisserait aucun recours.

Sir WILFRID LAURIER: C'est ce qui arrive aujourd'hui en Angleterre.

M. LANCASTER: En effet; la même chose pourrait se produire au Canada et nous n'y pourrions rien. Et nous laissons passer les années dans l'indifférence quand pareil danger nous menace. Mes paroles ne me sont pas dictées par l'esprit de parti, puisque les observations que je vais faire visent les deux partis qui se sont succédés au timon des affaires depuis des années. Le premier ministre ne craint peut-être plus aujourd'hui que le Sénat rejette une loi de finance du Gouvernement, parce que ses amis politiques y sont en majorité et que leur attachement au parti les empêchera d'agir de la sorte. Mais pour être vraiment utile, le Sénat doit être indépendant, et s'il était réellement indépendant, il pourrait agir contrairement à la volonté des représentants du peuple, chose qui, selon moi, n'entrait pas dans la pensée des auteurs de l'acte de l'Amérique britannique du Nord.

Nous prétendons jouir du gouvernement responsable. Prenons donc un enchaînement possible de circonstances, et voyons si nous sommes réellement dotés du gouvernement responsable. Supposons le cas où le Gouvernement déposerait un projet de loi que combattraient certains de ses partisans qui, avec le concours des membres de la gauche, le modifieraient contre le gré du Gouvernement; le bill serait renvoyé au Sénat qui, grâce à la majorité politique qu'il doit au mode actuel de recrutement de ses membres, pourrait le modifier à son tour contrairement à la volonté de la majorité des représentants élus par le peuple, de façon à plaire au Gouvernement sans que la Chambre des communes y pût rien. Il est d'usage que les projets déposés par le Gouvernement aient l'appui des députés ministériels; mais en principe, le Gouvernement est responsable à la Chambre et court le risque de voir certaines de ses mesures repoussées par ses propres partisans. Mais dans un cas comme celui que je viens de signaler, le Sénat se rangeant du côté du Gouvernement, celui-ci garderait le pouvoir quand les usages constitutionnels lui imposeraient l'obligation de démissionner.

Ce que la chambre des lords a fait en Angleterre, le Sénat du Canada peut également le faire à toute époque. D'ailleurs, on a déjà vu notre Sénat s'opposer directement aux vues de la Chambre des communes. A trois sessions consécutives, la Chambre avait voté un projet de loi relatif à la sécurité du public aux passages à niveau. Les compagnies n'avaient pas eu assez d'influence pour empêcher la Chambre de voter ce projet de loi, mais elles avaient pu manœuvrer de façon à le faire rejeter par le Sénat, et l'an dernier, la situation était devenue tellement embrouillée que la Chambre dut finir par agréer les modifications que le Sénat lui imposait.

Au point de vue national, cela constitue un danger. En réalité, les 35 sénateurs constituant la majorité du Sénat avaient réussi à imposer leur volonté à leurs 20 collègues de la minorité et aux 221 membres de la Chambre des communes. C'est là un état de choses dangereux qui démontre que le Sénat n'accomplit pas une œuvre utile en ce pays.

L'ex-secrétaire d'Etat, sir Richard Scott, a déposé au Sénat un projet de résolution dont le premier paragraphe était ainsi conçu:

Le Sénat considère qu'il y a lieu de modifier la constitution de cette branche du Parlement de façon à rendre le mode de nomination des sénateurs plus conforme au sentiment public.

Le sénateur Scott était à peine sorti du cabinet qu'il excipait de sa qualité de sénateur pour exprimer l'opinion qu'il y avait lieu, dans l'intérêt du pays, d'aviser aux moyens de rendre la constitution du Sénat plus conforme aux aspirations du public. Cette opinion d'un membre distingué du Sénat est une autre preuve que la situation n'est plus la même qu'en 1867, et que même certains membres de la Chambre haute estiment qu'il y a lieu de faire en sorte que cette branche du Parlement corresponde davantage aux aspirations du peuple.

J'ignore ce que M. le sénateur Scott a proposé; je crois que c'est une manière d'élection, mais il semble évident qu'en élisant les sénateurs nous n'obtiendrions pas de meilleurs résultats. S'ils entravaient, une fois élus, les projets de législation de la Chambre, ils seraient inutiles. Si le public, lors de leur élection, leur exprimait son opinion comme il l'a fait connaître aux membres de cette Chambre qui représentent les plus petites circonscriptions, et s'ils entravaient les projets de loi des membres des Communes élus dans ces petites divisions électorales, les sénateurs ne rempliraient pas leur rôle; ils seraient un obstacle et un fléau pour le pays.

Ainsi, je ne conçois pas qu'il puisse y avoir aucun avantage à élire les sénateurs. De deux choses, l'une: ou vous auriez deux hommes pour faire l'ouvrage d'un seul, ou l'une des deux Chambres empêcherait l'autre, la plus nombreuse, de suivre les dictées de l'opinion publique. Proposer d'élire les sénateurs, cela me semble être un prétexte pour maintenir le Sénat.

L'an dernier, on a soutenu que les sénateurs étaient nécessaires pour protéger les minorités. Je vous le demande, quand ont-ils protégé les minorités? Je n'ai jamais entendu dire qu'ils eussent accompli

quelque chose dans ce but. Depuis trente ans, sinon pendant les quarante années qui se sont écoulées depuis la confédération, nous avons entendu dire que les droits des minorités étaient portés aux pieds, mais le Sénat n'est pas une seule fois entré dans l'arène politique ou sur le terrain de la vie publique pour défendre les minorités.

Des députés ont dit que nous pourrions un jour avoir besoin des sénateurs parce que les petites provinces, ayant une plus faible représentation dans la Chambre, n'obtiendraient pas justice dans leurs conflits avec les autres, et que le Sénat pourrait obliger les Communes à accorder de plus grandes prérogatives à ces petites provinces. Mais celles-ci sont également représentées par un plus petit nombre de sénateurs et, vu le propre de la nature humaine, le Sénat sanctionnerait les lois des Communes, et par conséquent, ne redresserait pas les griefs des petites provinces.

Aussi me semble-t-il oiseux de vouloir maintenir ce corps sous prétexte que le Sénat protège les minorités. Depuis quarante ans, les minorités ont de temps à autre demandé qu'on les protégeât, mais je ne me souviens pas que le Sénat lui-même soit intervenu en faveur d'une minorité et, pour les raisons que j'ai énumérées, je ne crois pas qu'il pourrait le faire ou qu'il le ferait. Puisque le gouvernement de la métropole, ainsi que je l'ai fait observer, peut, aux termes de notre Constitution, intervenir dans les cas graves, par exemple, si une petite province était l'objet d'un traitement injuste, le gouvernement de Sa Majesté, qui se compose de membres de la chambre des pairs et des communes, serait certainement une sauvegarde aussi efficace que n'importe quel Sénat que nous pourrions avoir au Canada. Force m'est donc de conclure de nouveau que le Sénat est inutile.

Je désire consigner dans le hansard quelques extraits des journaux. L'an dernier, j'y ai inséré un paragraphe d'un article publié en 1909 par le "Star", de Toronto. J'en lirai une partie, parce que je désire faire une autre citation et que les deux passages se lisent mieux ensemble. Peu de temps avant que je présente ma motion, le "Star" de Toronto, édition du 4 février, disait, l'an dernier:

> Comme la question se présente maintenant, le Sénat est simplement une addition au patronage entre les mains du Gouvernement. Dans le service civil, l'habitude nous a appris à endurer le patronage, mais il n'est certainement pas sage d'étendre le patronage à la nomination de ceux qui font les lois du pays. Gouvernement responsable veut dire responsabilité du Gouvernement envers le parlement, mais qui peut sérieusement parler de la responsabilité d'un gouvernement envers une partie du parlement qui a été nommé par le Gouvernement lui-même?

M. LANCASTER.

Le projet présenté au Sénat par l'honorable R. W. Scott est bon en ce qu'il propose de substituer l'élection à la nomination. Un Sénat élu, examinant d'une façon indépendante les mesures qui lui sont envoyées par la Chambre des communes, y compris les mesures du Gouvernement, pourrait rendre à l'occasion de bons services. Il est douteux qu'un tel corps politique puisse travailler en harmonie avec un système qui exige que le gouvernement au pouvoir ait une majorité parlementaire pour faire adopter des mesures, mais si on s'apercevait que le système ne fût pas praticable, ce serait probablement une chambre moyenterme dans la voie de l'abolition, qui pour le plus grand nombre paraît être la solution logique du problème.

Depuis que cette question a été discutée à la dernière session et qu'il a eu l'avantage de connaître le pour et le contre, ce même journal a publié un autre article, le 16 novembre 1909. Cet article a été publié aussitôt après l'ouverture des Chambres par Son Excellence, et lorsqu'un avis de la présente motion a paru au feuilleton. Le "Star", de Toronto, disait:

> Contre le Sénat, nous désirons formuler plusieurs objections. La moindre est qu'il n'est qu'un faible écho des sentiments du parti au pouvoir aux Communes. C'est lorsqu'il ne fait pas autre chose que de confirmer les décisions des Communes que nous voyons le Sénat sous un meilleur jour, mais nous avons alors le gouvernement représentatif. La volonté du parlement élu n'est pas mise à néant par un autre corps dont les membres sont choisis pour des raisons dont la population ignore le premier mot et qu'elle ne saurait comprendre, quels que soient ses efforts. En ce cas-là, le Sénat est simplement inutile, rien de plus.
>
> Cependant, nous devons ajouter un correctif, car en pareil cas il est plus qu'inutile et constitue plus qu'une dépense infructueuse parce qu'aucun membre du parlement ne sait à quel moment une vacance sera créée au Sénat, et il n'est pas rare de voir des représentants du peuple renoncer à leur popularité auprès des électeurs, parce qu'ils espèrent parvenir à cette Chambre haute où les lecteurs n'ont pas le bras assez long pour les atteindre.
>
> D'autre fois, le Sénat n'est pas le faible écho des sentiments des Communes. Nous prétendons qu'il se montre sous un plus mauvais jour lorsqu'il résiste à la volonté des Communes ou qu'il prend l'initiative de certains projets de loi. En ce cas-là, il affaiblit le gouvernement populaire, il l'entrave et le réduit à néant. Pourquoi le peuple appuierait-il une Chambre nommée pour contrecarrer et déjouer les desseins d'une Chambre élue?

Voilà l'opinion, réaffirmée depuis le débat de la dernière session, d'un journal qui ne partage pas mes opinions politiques, mais qui est très répandu à Toronto et dans toute la province d'Ontario et qui, conséquemment, peut se prétendre l'interprète du sentiment populaire. Il y a aussi à Toronto un journal qui s'appelle le "Mail and Empire" et qui a traité ce sujet en quelques mots qui ont plus de poids qu'un

long raisonnement. Le 5 du mois courant, ce journal disait:

Plusieurs journaux provoquent l'indignation des Canadiens contre la Chambre des pairs en tant qu'institution politique. Comme toutes les œuvres humaines, la Chambre des pairs est pleine de défauts, mais la franchise nous oblige à reconnaître qu'elle est un corps législatif plus habile et plus consciencieux que le Sénat du Canada ou celui des Etats-Unis. Dans la pratique aussi, il est plus démocratique que l'une ou l'autre de ces Chambres.

Dans les circonstances, je n'abuserai pas plus longtemps de l'indulgence de la Chambre. La loi de l'Amérique septentrionale anglaise protège, même en faisant abstraction du Sénat, la province dont le besoin de protection est la seule excuse que nous ayons pour maintenir une deuxième chambre. Celle-ci ne saurait être indépendant parce que le parti au pouvoir peut choisir ses membres parmi ses partisans politiques, et qu'on ne peut pas s'attendre qu'un sénateur qui a été nommé à cause de sa fidélité et de ses services à un parti se prononce avec impartialité sur les projets de loi présentés par le parti, et la proposition contraire serait vraie si le Gouvernement qui l'a nommé perdait le pouvoir.

On doit naturellement s'attendre que les sénateurs nommés par un gouvernement défait se prononceront contre les mesures soumises au Sénat par le nouveau ministère. Par conséquent, de quelque manière qu'on envisage la question, le Sénat tel qu'il existe n'a aucune utilité, et je suis convaincu que c'est là le sentiment de la grande majorité de la population. Vu qu'on ne propose aucun remède excepté par deux personnes au moins et que l'institution que nous avons est plus qu'inutile, nous devrions faire la chose logique que nous ayons à faire en tant que membres de la Chambre des communes et présenter au roi une humble requête le priant de faire abroger l'article de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, et de nous permettre d'abolir le Sénat. Ce n'est pas tant uniquement à cause de la dépense, quoique la dépense soit considérable. Toutefois, si elle était cinquante fois plus élevée et si elle était utile, je ne m'en préoccuperais pas; mais le pays débourse près de $300,000 par année sans compter d'autres dépenses plus ou moins reconnues, parce qu'elles ont également droit à d'autres services, par exemple, celui des impressions, et ne peuvent pas être imputées intégralement sur le compte du Sénat. Quoi qu'il en soit, celui-ci coûte au moins $300,000 par année. Nous avons besoin de ces fonds pour d'autres fins qui seraient plus utiles à la population.

Ils contribueraient beaucoup à améliorer le service postal, à nationaliser ou à perfectionner les réseaux du téléphone et du télégraphe. Ce ne serait pas un gaspillage que de les remettre à la commission des chemins de fer pour couvrir les dépenses faites pour les passages à niveau que les chemins de fer eux-mêmes rendent dangereux, dépenses qui sont supportées par les municipalités. Ces fonds seraient employés plus profitablement de cette manière qu'en les consacrant au maintien d'une seconde Chambre. Vu le long discours que j'ai prononcé à la dernière session, et vu que je m'adresse pour ainsi dire à la même Chambre, je ne crois pas devoir abuser de l'indulgence de nos collègues et je termine en vous priant, monsieur l'Orateur, de mettre ma motion aux voix.

M. H. H. MILLER (Grey-sud): Etant le premier député qui a inscrit au feuilleton un projet de résolution semblable à celui que nous délibérons aujourd'hui, et qui a discuté cette question, je prends la parole dans le dessein de dire quelques mots seulement. Ayant déjà prononcé deux longs discours sur ce sujet, je n'ai pas l'intention de retenir la Chambre plus de deux ou trois minutes. C'est moi qui ai proposé pour la première fois un projet de résolution semblable à celui-ci. Il y a quelques années de cela et je n'ai pas changé d'opinion depuis.

A mon avis, un grand nombre de Canadiens se prononceraient pour l'abolition du Sénat, quelques-uns pour des motifs que je ne saurais approuver. J'ai rencontré bien des gens qui se moquent du Sénat. Je ne suis pas du nombre. Je ne connais aucune raison de parler avec moquerie du Sénat ou de ses membres. Je suis bien aise de compter parmi les sénateurs plusieurs amis intimes, et il y a parmi eux bien des gens que je crois des politiques très habiles et qui ont droit à beaucoup d'égards à cause de leurs idées et de leur expérience.

A la dernière session, lorsque ce sujet a été discuté, le représentant d'Oxford-nord (M. Nesbitt) a déclaré qu'on pouvait trouver plusieurs sénateurs qui feraient d'excellents membres des conseils d'administration des institutions financières du Canada.

J'admets que cela est vrai. Mais je prétends que le Sénat, étant un corps d'hommes qui ne sont pas élus par le peuple et ne lui sont pas responsables, n'inspire pas la même confiance qu'une chambre élective, et n'a pas la même influence que les membres de celle-ci possèdent. Vous pourriez vous-même, monsieur l'Orateur, et tout membre de cette Chambre pourrait choisir parmi les membres du Sénat, disons, quinze personnes qui, si elles avaient un siége dans cette Chambre, auraient une plus grande influence que le bien que les 90 membres du Sénat ont dans le poste qu'ils occupent. La Chambre des communes élue par le peuple est celle qui est tout d'abord responsable au peuple des actes de ce Parlement. Je ne vois aucune bonne raison pour que le travail accompli par

cette Chambre élective soit revisé, je ne vois pas ce que l'on peut y gagner par les membres de l'autre Chambre non élective ni responsable au peuple.

Les membres du Sénat ne sont pas supérieurs, je suis prêt à admettre aussi qu'ils ne sont pas inférieurs aux membres de la Chambre des communes, par la naissance, l'éducation, les connaissances et l'expérience ou d'aucune autre manière.

Je suis fortement opposé à toute réforme du Sénat. Ainsi que l'a dit l'honorable député de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster) plusieurs modes de réforme ont été proposés. En adoptant n'importe quel des modes que j'ai entendu proposer, nous n'aurions pas un Sénat égal en valeur à celui que nous avons aujourd'hui. Je m'oppose à tous les modes de réforme qui ont été proposés, et je m'oppose aussi au maintien du Sénat tel qu'il existe aujourd'hui. Il est vrai que de temps à autre le Sénat a fait plusieurs fois des changements, la plupart très petits dans les lois adoptées par cette Chambre. Mais ils ont changé les lois quelquefois, cela ne veut pas dire qu'ils l'ont améliorée; c'est, il est vrai, matière d'opinion, car les changements peuvent avoir été bons ou mauvais. Il est possible que le Sénat ait quelquefois amélioré pour le mieux des lois votées par les Communes, mais il est possible aussi que les changements apportés aient été un mal.

Je prétends que lorsque le même parti politique à la majorité dans la Chambre des communes et dans le Sénat, celui-ci ne peut pas être un bien grand frein. D'un autre côté, si le parti qui a le pouvoir aux Communes est en minorité au Sénat, la majorité du Sénat peut très souvent, guidée par ses sentiments politiques, parce que les membres du Sénat doivent avoir des opinions politiques tout comme les membres des Communes—devenir un embarras et un mal. Sans m'attarder à répéter les arguments que j'ai déjà exposés deux fois dans cette Chambre, je dirai seulement en terminant que si la Chambre est appelée à voter sur cette motion, je voterai en faveur.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je n'ai aucun doute, après avoir eu le plaisir d'entendre pour la deuxième fois mon honorable ami de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster) parler sur cette question, qu'il montre beaucoup de ténacité et de sincérité dans les opinions qu'il exprime. Je ne puis croire cependant qu'il représente celles du parti auquel il appartient, car s'il y a une chose bien certaine, c'est que dans toute l'histoire constitutionnelle du Canada, le parti conservateur a toujours été favorable à une seconde chambre. Il n'y a pas là de mérite, cependant; c'est simplement la continuation de la tradition de la constitution anglaise, qu'il ne serait pas bon de faire faire les lois par une seule chambre. J'appellerai l'attention de mon honorable ami sur un fait très frappant, celui que la constitution anglaise s'est répandue par tout le monde. Non seulement les peuples les plus civilisés d'Europe l'ont adoptée, mais les nations de l'Orient l'adoptent aujourd'hui de même. Je ne dis pas que ces nations ont adopté la constitution anglaise dans son intégrité, mais dans deux de ses caractères principaux; le premier la responsabilité ministérielle—adoptée même par la république française—et le deuxième une chambre haute. En présence de ce témoignage universel rendu à l'excellence de la constitution anglaise, mon honorable ami croit-il que nous qui nous énorgueillissons d'être la première colonie de l'Angleterre devrions abandonner ce principe de gouvernement constitutionnel? Croit-il, après une expérience séculaire dans le pays le plus sage du monde, qui a la constitution la plus sage et qui a cru bon d'avoir une seconde chambre, comme étant absolument nécessaire pour faire des lois sages et satisfaisantes, qu'il serait sage pour nous de supprimer cette seconde chambre? Il est possible que les actes du Sénat actuel ne donnent pas satisfaction à mon honorable ami (M. Lancaster). Je me rappelle que ceux du Sénat d'il y a vingt ans ne me donnaient guère à moi-même une grande satisfaction. Mes scrupules ne sont pas les mêmes aujourd'hui qu'ils étaient alors, et il est possible que le temps viendra où mon honorable ami modifiera ses vues sur ce point, et que le Sénat étant composé différemment, son objection disparaîtra. Mais il nous dit que l'on ne propose aucun mode satisfaisant de réforme du Sénat; que l'opinion générale est que le Sénat dans son état actuel n'est pas satisfaisant, et que tout le monde désire ardemment un changement. J'admets qu'à différentes reprises et dans différentes parties du pays, on a fortement proposé de faire une réforme du Sénat. Mais ceux qui demandent, non pas une réforme du Sénat, mais son abolition, sont beaucoup moins nombreux.

Le Canada n'est pas seul pays où l'on puisse se plaindre des actes d'une seconde chambre. Les élections qui se font présentement en Angleterre sur les actes de la chambre des lords en sont la preuve. Sans exprimer une opinion, qui, je crois, serait très importune pour dire le moins, il est clair que l'action de la chambre des lords est blâmée par plusieurs, peut-être par la majorité du peuple anglais; en un mot c'est la question qui est soumise aux électeurs. Mais que ce soit les unionistes ou les ministériels qui l'emportent, il n'y a aucun doute que l'action des lords, en repoussant le budget, a été ressentie par une grande partie de la population du Royaume-Uni.

Mais je n'ai jamais vu qu'il ait été proposé, même par le plus radical des radicaux, qu'il faudrait abolir la chambre des lords. Naturellement, on exprime le désir d'en faire une réforme, et il est sans doute très probable, que ce soit que les unionistes ou les libéraux gagnent dans la présente élection, que la conséquence de ces élections sera une modification quelconque de la chambre des lords. Mais je suis bien certain, et je crois que mon honorable ami (M. Lancaster) n'a pas lui-même de doute à ce sujet, que personne ne propose d'abolir la chambre des lords, et je crois que ce serait un malheur si on l'abolissait. Les mêmes principes s'appliquent chez nous. Mais dans ce que je vais dire, je veux m'adresser plus particulièrement à mon honorable ami de Grey-sud (M. Miller) plutôt qu'à mon honorable ami de Lincoln (M. Lancaster).

Lorsqu'à l'époque de la Confédération on a établi le Sénat comme un rempart de la Constitution, il l'a été, non pour la raison générale qu'une seconde chambre existe dans tous le pays qui jouissent d'un gouvernement constitutionnel, mais pour la protection des minorités. Mon honorable ami de Grey me permettra de lui rappeler les paroles très claires de M. George Brown, qu'il ne manquera pas, je le sais, d'apprécier:

. . . et d'abord, on dit que le Haut-Canada devrait avoir dans le conseil de la nation un plus grand nombre de membres que le Bas-Canada.

M. P. C. WALLBRIDGE: Très bien.

L'hon. M. BROWN: L'honorable député de North-Hastings est de la même opinion; mais il est en faveur d'une union législative et si nous avions formé une union législative, sa demande aurait peut-être eu quelque force. Mais l'essence même de notre pacte est que l'union que nous formons sera fédérale et non pas législative. Nos amis du Bas-Canada ont consenti à nous donner la représentation basée par la population dans la chambre basse, à la condition expresse qu'ils auront l'égalité de représentants dans la chambre haute. Sans cette condition, nous n'aurions pu avancer d'un pas; et, pour ma part, je consens entièrement à ce qu'ils aient cette égalité. En maintenant les frontières provinciales actuelles, et en remettant à des législatures locales le contrôle des questions locales, nous reconnaissons, dans une certaine mesure, qu'il existe une diversité d'intérêt; et il était tout naturel que les provinces possédant une population moins nombreuse exigeassent une égalité de représentation dans la chambre haute.

De sorte que l'une des raisons, l'une des promesses faites aux plus petites provinces, au Bas-Canada, à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, était qu'il y aurait une chambre haute avec égalité de représentation, et, cela pour la protection des minorités. Mon honorable ami a demandé avec quelque raison: Qu'est-ce que le Sénat a fait pour la protection des minorités pendant ces quarante dernières années de son existence? Il a répondu: rien. Je suis heureux, monsieur l'Orateur, que mon honorable ami de Niagara (M. Lancaster), ait pu nous dire que le Sénat n'avait rien fait pendant les 40 années de son existence pour la protection des minorités. Mais on ne doit pas en blâmer le Sénat; on doit plutôt féliciter la Chambre des communes, car cela signifie simplement que cette Chambre n'a rien fait pour porter préjudice aux minorités.

M. LANCASTER: Alors nous n'avons pas besoin d'une seconde chambre.

Sir WILFRID LAURIER: Je vous demande pardon, il est toujours possible qu'un abus de pouvoir survienne. Si nous pouvions nous fier à la nature humaine; si nous étions certains que la nature humaine ne ferait jamais plus de mal que mon honorable ami, alors il n'y aurait pas de raison pour conserver la seconde chambre. Mais c'est parce que la nature humaine est faillible, c'est parce que les majorités peuvent abuser de leur force, que l'on a jugé bon d'avoir un contrôle sur la majorité pour la protection des minorités. Sans nous reporter au passé, aux anciennes querelles qui sont heureusement disparues, et dont il n'est plus question depuis un grand nombre d'années, je puis rappeler à mon honorable ami qu'à une certaine époque on a fait de grands efforts sous l'ancien régime de l'union pour abolir la langue française. Notre Constitution déclare que cette langue sera une des langues officielles. On s'en sert quelquefois dans cette Chambre, et les honorables députés qui la parlent la conservent comme une chose sacrée. Ils n'abusent pas du privilège, mais s'en servent quelquefois et je suis certain que personne ne leur fera de reproche s'ils parlent quelquefois en français dans cette Chambre, parce que c'est l'un de leurs droits. Mais si la majorité entreprenait d'abolir la langue française, alors le Sénat montrerait son utilité en protégeant la minorité. Il en est de même au sujet de l'enseignement.

Notre loi constitutive renferme des dispositions spéciales en vue du maintien des droits des minorités en matière d'instruction publique; et si la majorité de la Chambre tentait de supprimer quelqu'un des droits assurés à la minorité à cet égard ou d'en contrecarrer l'exercice, alors le Sénat interviendrait. Souhaitons qu'il n'y ait jamais lieu pour le Sénat comme il n'y a jamais eu lieu pour lui depuis quarante ans que la Confédération existe, d'exercer ce rôle de protection de la minorité contre les empiètements d'une majorité de la députation. Mais, de ce qu'une telle intervention n'a pas été nécessaire dans les quarante années écoulées on aurait tort de conclure qu'elle ne sera pas requise à l'avenir. C'est ce qui me fait dire que le raisonne-

ment de l'honorable député sur ce point n'est guère fondé.

Ce n'est pas la seule raison qu'il oppose à ceux qui affirment la nécessité de cette seconde Chambre en vue de protéger le peuple contre l'adoption précipitée ou prématurée de projets de loi par la Chambre des communes. Il a cité le texte des articles 55, 56, et 57 de notre loi constitutionnelle, qui confèrent aux autorités impériales un droit de veto. Sans doute, le Parlement impérial est investi d'un droit de veto, sans doute, le parlement impérial est à même d'annuler tout projet de loi voté par notre Parlement; il lui est loisible d'exercer ce droit; mais l'honorable député va-t-il prétendre que l'exercice de ce droit par les autorités impériales est opportun? Pense-t-il qu'une telle initiative de la part des autorités impériales, qu'une telle annulation des lois votées par les législatures coloniales est de nature à mécontenter une classe de la population serait propre à favoriser la bonne entente entre les diverses parties de l'empire? Ce serait à mon sens le moyen le plus sûr de provoquer la dissolution de l'empire britannique. Nous savons un peu à quoi nous en tenir au Canada quant à l'effet de l'annulation par l'autorité fédérale d'une loi émanant d'une législature provinciale. L'ancien gouvernement conservateur qu'appuyait l'honorable député a plusieurs fois exercé son droit de veto; mais l'honorable député, instruit par une longue expérience, persiste-t-il déclarer favorable au maintien de bons rapports entre les provinces et le Gouvernement fédéral cet exercice du droit de veto, cette annulation des actes des législatures provinciales?

M. LANCASTER: Dans un cas extrême, ce serait juste.

Sir WILFRID LAURIER: Mais ce que l'un jugerait être un cas extrême serait jugé par un autre n'être qu'un cas très ordinaire. J'en appelle à l'honorable député: l'annulation par l'autorité fédérale de lois émanant de législatures provinciales a-t-elle donné d'excellents résultats?

Il fut un temps où le parti conservateur était plutôt d'opinion que l'annulation de lois provinciales était chose opportune. Ces années dernières il a modifié, je pense, son opinion à cet égard. A l'heure actuelle le parti conservateur ne jugerait pas, je pense, favorable au maintien de bons rapports, de la paix, de l'harmonie, de la concorde au sein des divers groupes de la population canadienne, la fin absolue de non recevoir qu'opposeraient les autorités fédérales à la volonté clairement exprimée d'une des législatures provinciales.

M. SPROULE: A l'examen des divers cas d'annulation des lois, je constate que le Gouvernement actuel n'a fait aucun changement à cet égard, si toutefois pareils changements ont jamais été effectués.

Sir WILFRID LAURIER: A mon avis, l'attitude du parti libéral sur cette question a été très différente de celle du parti conservateur. Le Gouvernement actuel a toujours fait preuve d'une grande circonspection lorsqu'il s'est agi de frapper de nullité une loi émanant d'une législature provinciale. Au contraire, le gouvernement que supportait l'honorable député s'est toujours montré très disposé à décréter la nullité des lois émanant des provinces. Je signalerai la mesure relative aux cours d'eau qui a été rejetée à deux ou trois reprises; et je pourrais citer plusieurs autres cas de lois votées par la législature de l'Ontario du temps de sir Oliver Mowat, qui ont été frappées de nullité par le gouvernement de sir John A. Macdonald. Par la suite, toutefois, je m'empresse de le reconnaître, le parti conservateur s'est montré mieux inspiré.

M. SPROULE: De 1873 à 1878, sous un régime libéral, le nombre des bills auxquels le Gouvernement a mis opposition a été tout aussi grand que sous le régime conservateur.

Sir WILFRID LAURIER: Le parti libéral a opposé son veto dans le cas d'un certain nombre de projets de loi qui sans conteste outrepassaient les attributions de la législature. Mais nous avons eu grand soin de ne pas exercer le droit de veto toutes les fois qu'il s'est agi de lois tombant manifestement dans les attributions de la législature locale. Je ne sache pas que nous ayons une seule fois exercé le droit de veto en pareille circonstance, tandis que je me rappelle plusieurs cas dans lesquels des mesures de cette sorte ont été frappées de nullité par le Gouvernement dont l'honorable député se reclamait. Mais je lui dirai ceci: le moyen par lequel il cherche à prévenir toute législation précipitée serait dangereux d'application, et ne donnerait pas d'aussi bons résultats que celui dont nous disposons à l'heure qu'il est.

M. LANCASTER: Il est inscrit dans la Constitution.

Sir WILFRID LAURIER: Il est inscrit dans la Constitution, mais c'est un de ces pouvoirs qu'on ne doit exercer qu'à la dernière extrémité et dont on a intérêt à ne pas se prévaloir. L'honorable député a avancé une autre raison; le niveau de la députation serait tellement supérieur à ce qu'il était il y a quarante ans, qu'il n'y a plus lieu de redouter l'adoption prématurée de projets de loi. Or, je ne suis pas très sûr de l'exactitude de cette affirmation; je ne suis pas très sûr que le niveau de la députation soit supérieur à ce qu'il était il y a quarante ans. Je ne pense pas qu'il soit inférieur, mais le progrès ne me paraît pas assez marqué pour justifier aux yeux du peuple pareille innovation.

En somme, monsieur l'Orateur, nous ferions bien de nous en tenir à l'ancien état de choses. L'honorable député ne m'en voudra pas, j'espère, si je me déclare quelque peu froissé, décontenancé, scandalisé d'avoir à défendre les principes du parti conservateur contre un de ses membres.

L'hon. JOHN HAGGART (Lanark-sud): Monsieur l'Orateur, je tiens à dire quelques mots au sujet de la question de l'abolition du Sénat soulevée par l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster), et que vient de discuter le très honorable premier ministre. J'ai observé que celui-ci s'était tenu strictement dans les bornes de la question de l'abolition du Sénat et avait eu soin de ne rien dire de sa conduite et de celle de ses anciens amis dans cette Chambre, alors qu'il siégeait dans les rangs de l'opposition et qu'il invitait le Parlement et le pays à décider la réforme du Sénat. Il ne propose même pas cette réforme à l'heure actuelle.

Sir WILFRID LAURIER: Je m'en tiens à la question.

L'hon. M. HAGGART: C'est ce que je fais moi-même. Il n'a pas un mot à dire quant à la réforme projetée du Sénat. De l'avis du très honorable premier ministre et de ses partisans le mode de recrutement du Sénat était une des plus grandes anomalies dont le pays eut à souffrir. Mais aujourd'hui, même aujourd'hui, que ses amis de la Grande-Bretagne et les membres de tous les partis se déclarent favorables à la réforme de la Chambre haute, il n'a pas un mot d'encouragement à donner, rien pour nous faire croire qu'il va chercher à accomplir les promesses faites à maintes reprises au peuple canadien dans le sens de la réforme du Sénat. Mais le Sénat est réformé à l'heure qu'il est. Il n'y a pas à craindre qu'il s'y fasse rien de mal. Le Sénat est composé tout autrement à l'heure qu'il est. Il ne s'agit pas de la composition du Sénat. Non, il s'agit de savoir quelle est l'utilité de l'institution comme rouage législatif. A-t-elle sa raison d'être, oui ou non? La nomination à vie de sénateurs concorde-t-elle avec les principes démocratiques prônés au Canada par le très honorable premier ministre et tous les membres de la députation? Le sentiment à peu près unanime en cette Chambre n'est-il pas que le Sénat doit être, non pas aboli, mais réformé, ou recruté différemment?

Aux déclarations faites par l'honorable député de Lincoln, le très honorable premier ministre oppose un argument fondé sur l'exercice du droit de veto. A l'entendre le gouvernement fédéral ne devrait pas exercer ce droit de veto qui a été constamment exercé jusqu'ici, et il donne à penser que les honorables députés de la gauche ont dû modifier leur manière de voir sur le sujet. Pourquoi donc ces pouvoirs ont-ils été inscrits dans la Constitution? Pourquoi figurent-ils dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord, s'ils doivent rester lettre morte? Le très honorable premier ministre affirme qu'il a opéré un changement dans le mode d'exercice du droit de veto en ce qui regarde les lois votées par les législatures des provinces. Il n'en a opéré aucun. Si j'ai bonne mémoire, le décret du conseil relatif à l'exercice du droit de veto est conçu dans les mêmes termes que sous le Gouvernement antérieur. Le très honorable premier ministre et ses amis n'y ont rien changé. Les principes sont les mêmes que ceux préconisés par mon chef sir John Thompson dans cette enceinte, et couchés dans un décret du conseil. L'exercice du droit de veto y est restreint par le Gouvernement même à certains cas déterminés. Le très honorable premier ministre fait allusion très justement aux mesures législatives que nous soumettons à l'approbation des autorités impériales. Ces mesures sont soumises aux autorités impériales pour le cas où il s'y trouverait quelque disposition incompatible avec la constitution fédérale ou avec notre allégeance au trône. Ce droit ne doit être exercé que pour des raisons très graves et n'a jamais été exercé, que je sache, jusqu'ici. Voici la filière ordinaire : le Gouverneur général transmet les actes du Parlement aux autorités impériales. Celles-ci en font l'examen et s'assurent s'il en est qui contreviennent à la prérogative impériale. S'il s'en trouve, ils sont renvoyés au Gouverneur général, et nos gouvernants soumettent un projet de loi en vue d'effectuer les changements requis. Ou le Gouverneur général peut exercer ce pouvoir lui-même. Les autorités impériales ne l'ont jamais exercé.

Venons-en maintenant à la question qui est actuellement soumise à la Chambre. L'honorable député ne demande pas par sa motion de modifier la constitution du Sénat, mais il pose hardiment la question de l'abolition de cette Chambre. Il n'est pas douteux que la constitution du Sénat ne soit une anomalie. Son mode de recrutement actuel est en désaccord avec les idées démocratiques de la population canadienne, et une réforme quelconque s'impose.

Mon honorable ami qui a présenté la motion a droit d'exiger du Gouvernement qu'il dise ce qu'il entend faire de ses promesses réitérées de réformer le Sénat. Le peuple semble penser qu'il devrait y avoir une seconde chambre, mais on comprend aussi que le Sénat tel qu'il existe est une anomalie dans un pays doté d'institutions démocratiques comme les nôtres.

M. T. S. SPROULE (Grey-est): Je pense du Sénat ce que j'en ai toujours pensé. L'expérience nous a appris, comme elle a appris à toutes les grandes nations, l'avantage d'une seconde chambre. Dès l'origine

du gouvernement constitutionnel en Angleterre, il y a eu une chambre des lords et une chambre des communes, et lorsque les Etats-Unis se donnèrent une constitution, ils créèrent une seconde chambre. On parle de changer le mode de nomination des sénateurs aux Etats-Unis, mais on ne parle guère d'abolir le sénat. La France, l'Allemagne, le Japon et tous les grands pays ont une seconde chambre, et d'après ce que l'histoire nous enseigne, nous aurions tort d'abolir notre Sénat, bien qu'il ne réponde pas à notre attente comme seconde chambre.

Nous devrions plutôt chercher à mettre le Sénat canadien d'accord avec l'esprit du siècle et avec les exigences du pays. Dire qu'il nous est impossible de réformer le Sénat, c'est avouer notre impuissance. Si nous y songeons, si le gouvernement y songe comme il l'a promis nous pourrons facilement opérer une réforme. Avant d'arriver au pouvoir les libéraux s'étaient engagés à réformer le Sénat, et le peuple les croyant honnêtes, sincères et capables de réaliser le but qu'ils s'étaient proposé, leur accorda sa confiance, mais parvenus au pouvoir ils n'ont absolument rien fait pour exécuter leur promesse.

Il me paraît y avoir deux raisons pour lesquelles le Sénat canadien n'a pas répondu à notre attente. D'abord, le mode de nomination des sénateurs est défectueux, et je crois qu'il pourrait être amélioré de beaucoup. Ensuite, et sur ce point les gouvernements qui ont précédé celui-ci se sont également trompés, bien que d'une façon moins grave, les sénateurs nommés depuis plusieurs années, depuis que le Gouvernement actuel est au pouvoir, furent des hommes que le peuple avait répudiés comme indignes de siéger à la Chambre des communes. Il suffit de cela pour démontrer qu'ils n'étaient pas les plus dignes d'être choisis pour siéger au Sénat. J'ai toujours pensé que les sénateurs pourraient être choisis dans les différentes carrieres de la vie à cause de leur dignité, de leur connaissance des affaires et de leur indépendance. S'il en était ainsi, le Sénat serait indépendant de la Chambre des communes et plus en état de répondre aux espérances du peuple. Il doit y avoir moyen de choisir ou nommer les sénateurs de façon à rendre le Sénat plus utile qu'il ne l'est aujourd'hui. Je veux un Sénat, mais je veux aussi qu'il soit réformé. Dans tous les cas, il est grandement temps que le Gouvernement songe à réaliser ses promesses. L'honorable député (M. Lancaster) a dit que la province d'Ontario n'avait pas de seconde chambre; mais si elle en avait une, et une bonne, le gouvernement libéral qui a régné dans cette province n'aurait jamais eu l'audace de faire ce qu'il a fait; elle l'en aurait empêché; elle aurait rejeté ses mauvaises lois et aura.. exercé une influence salutaire sur sa politique. Il y a une seconde chambre dans la province de Québec. Est-elle utile ou nuisible? A ceux qui sont mieux renseignés que moi de se prononcer.

Sans doute, dans les provinces de moindre importance, qui ressemblent à nos conseils de comté, il n'est pas autant besoin d'une seconde chambre que pour le Canada et des pays comme la confédération des Etats du Sud-Africain et de l'Australasie. A mon sens on devrait suivre le système adopté dans la mère patrie, où est né le régime parlementaire, et avoir deux chambres, dont l'une modérerait l'autre. Je pense que si l'on réformait le Sénat canadien et si l'on adoptait un meilleur mode d'en choisir les membres, le peuple ne se plaindrait plus des dépenses auxquelles le Sénat donne lieu.

(La motion de M. Lancaster est mise aux voix et rejetée.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Best,	McCarthy,
Campbell,	Magrath,
Chisholm (Huron),	Meighen,
Crothers,	Miller,
Currie (Simcoe),	Russell,
Emmerson,	Sexsmith,
Fraser,	Sharpe (Lisgar),
Haggart (Winnipeg),	Taylor (New-
Kidd,	Westminster),
Lancaster,	Thornton,
Lewis,	Wallace.—22.
McCall,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Allen,	McGiverin,
Armstrong,	McIntyre,
Aylesworth,	McKenzie,
Barker,	McLean (Huron),
Black,	Major,
Blain,	Marcile (Bagot),
Blondin,	Martin (Wellington),
Borden (Halifax),	Mayrand,
Boyce,	Meigs,
Bradbury,	Nantel,
Broder,	Nesbitt,
Brown,	Neely,
Carvell,	Northrup,
Cash,	Oliver,
Champagne,	Owen,
Chew,	Papineau,
Chisholm	Paquet,
(Antigonish),	Pardee,
Chisholm (Inverness),	Parent,
Clark (Red Deer),	Paterson,
Congdon,	Perley,
Conmee,	Pickup,
Crocket,	Porter,
Daniel,	Proulx,
Demers,	Pugsley,
Devlin,	Rankin,
Douglas,	Reid (Grenville),
Dubeau,	Reid (Ristigouche),
Elson,	Richards,
Fielding,	Rivet,
Fisher,	Ross (Middlesex),

Fortier,	Ross (Rimouski),
Foster,	Roy (Montmagny),
Gauvreau,	Rutan,
German,	Schell,
Girard,	Sealey,
Graham,	Sinclair,
Haggart (Lanark),	Smith (Middlesex),
Harris,	Smith (Nanaïmo),
Hodgins,	Smith (Stormont),
Jameson,	Sperry,
King,	Sproule,
Knowles,	Talbot,
Kyte,	Taylor (Leeds),
Lake,	Templeman,
Lapointe,	Todd,
Laurier (sir Wilfrid),	Tolmie,
Lavergne,	Turcotte (Nicolet),
LeBlanc,	Turgeon,
Lemieux,	Warburton,
Loggie,	White (Victoria) (Alta.),
Macdonald,	Wilson (Laval),
MacNutt,	Wilson (Lennox-et-Addington),
McAllister,	Worthington,
McCoig,	Wright.—111.
McColl,	
McCraney,	

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionistes.
MM.	MM.
Turriff,	Sharpe (Ontario),
Molloy,	Staples.

Pour: 22. Contre: 111.

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

Reprise de la séance.

DISCUSSION D'UNE MOTION SUR LA REPRESENTATION DES PROVINCES AU SENAT.

M. J. D. TAYLOR (New-Westminster) propose:

Considérant que l'acte de l'Amérique britannique du Nord (article 22) édicte que, relativement à la constitution du Sénat, le Canada sera censé être composé de trois divisions, savoir: Ontario, Québec et les Provinces maritimes, lesquelles seront également représentées par vingt-quatre sénateurs pour chaque division;

Considérant qu'on n'a pas prévu l'établissement de divisions additionnelles égales à la suite de l'admission ou création d'autres provinces, et que les provinces à l'ouest de l'Ontario ne sont actuellement représentées que par quinze sénateurs, bien que, en population, étendue, contribution de revenu et représentation dans les Communes, elles aient atteint une importance qui demande qu'elles participent au traitement de division égale;

Cette Chambre est d'avis que des mesures devraient être prises pour augmenter sans retard la représentation des provinces de l'Ouest dans le Sénat en en portant la représentation à six sénateurs pour chacune des provinces de la Colombie-Anglaise, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, respectivement;—et pour régulariser subséquemment la représentation des provinces de l'Ouest dans le Sénat, de temps à autre, selon l'accroissement de la population et l'importance de leurs intérêts.

—Monsieur l'Orateur, cette journée étant consacrée à l'étude des questions relatives au Sénat, il m'a paru tout à fait convenable de parler de ce projet de résolution. Je crois avoir eu raison de voter, cet après-midi, en faveur du projet demandant l'abolition du Sénat, parce que, entre autres raisons, le Sénat, tel qu'il est à présent constitué, ne comprend pas autant de membres qu'il devrait en comprendre, selon nous, pour représenter la province dont je suis un des députés. Bien que ce projet embrasse les quatre provinces de l'Ouest, je parle plus particulièrement de la Colombie-Anglaise, parce que cette province paraît souffrir plus que les autres d'être insuffisamment représentée dans le Sénat. Dans le plan suivant lequel la Confédération devait être édifiée, il était prévu que la représentation dans le Sénat serait répartie en trois divisions, savoir: Québec, Ontario, et les Provinces maritimes; il s'agissait de protéger les plus petites provinces en leur attribuant une division égale de représentation dans le Sénat.

Le plan de la Confédération prête à une difficulté, en ce sens qu'on ne paraît pas avoir prévu du tout, dans ce temps-là, l'entrée des grandes provinces de l'Ouest dans la Confédération et que lors de l'entrée des autres provinces de l'Ouest dans la dite Confédération, on n'a pas modifié l'acte de l'Amérique britannique du Nord, mais, dans chaque cas, on a pourvu, dans l'acte constitutif de la nouvelle province, à la représentation qu'elle aurait dans le Sénat.

La représentation de la Colombie-Anglaise au Sénat a été fixée à trois et elle est demeurée à ce chiffre jusqu'aujourd'hui, vu qu'il n'y a rien de décrété relativement à l'augmentation de cette représentation. La représentation du Manitoba a été fixée à quatre et elle est demeurée stationnaire. Quant à la Saskatchewan et à l'Alberta, il est décrété que, à la suite du prochain recensement décennal, leur représentation au Sénat pourra être portée à six respectivement; et bien que ce chiffre donne à chacune de ces provinces une assez légitime représentation, le fait qu'il existe une disposition en faveur de ces provinces tandis que la loi ne règle rien ni pour le Manitoba ni pour la Colombie-Anglaise, ce fait, dis-je, rend plus manifeste l'insuffisance de représentation chez ces deux dernières provinces.

Si j'ai bien compris la pensée du premier ministre (sir Wilfrid Laurier) cet après-midi, il abonde dans le sentiment de ceux qui prétendent que le Sénat a mission de protéger les petites provinces; que le Sénat doit être composé de façon à assurer aux provinces de l'Ouest, dans toutes les questions importantes, une représentation aussi complète que celle accordée aux grandes provinces. J'ai inféré de ses

observations qu'il se rallie à la pensée qui a inspiré la proposition dont la Chambre est saisie. En me reportant, en outre, aux débats qui se sont déroulés ici, il y a quelques années, lorsque la Chambre fut saisie de cette question de représentation au Sénat, j'ai constaté que le premier ministre était d'avis qu'il y avait lieu d'améliorer la situation de la Colombie-Anglaise. Je ne tiens donc nullement à envisager cette question au point de vue politique; je veux simplement saisir régulièrement la Chambre et le Gouvernement de la question. Je n'en dirai pas davantage pour le moment, sur la proposition à l'étude, dans l'espoir qu'elle s'imposera aux vives préoccupations du Gouvernement et qu'il nous donnera l'assurance qu'on tiendra compte des justes revendications des provinces de l'Ouest.

M. A. L. FRASER (King) (I. P.-E.): Je suis bien aise de saisir l'occasion favorable qui se présente pour exprimer mon opinion sur la proposition tendant à l'abolition du Sénat. Dans la province dont je suis l'un des mandataires, nous avons droit à quatre sénateurs, et depuis quelques années nous n'avons plus droit qu'à quatre représentants au sein de cette Chambre. Depuis quelque temps, il existe une vacance dans notre représentation au sein du Sénat, et si la représentation au Sénat est de quelque valeur pour notre province, il convient que le Gouvernement remplisse cette vacance sans retard. C'est au cours de l'été dernier qu'est survenue cette vacance; voilà déjà quelque temps que cette Chambre siège et l'on a donné des successeurs aux sénateurs des autres provinces disparus du sein de la Chambre haute. Le Gouvernement, toutefois, n'a pas jugé bon de remplir la vacance survenue dans la représentation de la plus petite des provinces canadiennes, et je le répète, il devrait se faire un devoir de lui donner la représentation à laquelle elle a droit au sein de cette assemblée délibérante.

M. A. S. GOODEVE (Kootenay): Monsieur l'Orateur, je désire formuler une courte observation à l'appui de la motion à l'étude. Dans notre province, nous sommes convaincus qu'on ne nous a pas traités avec la justice voulue, relativement à la représentation au Sénat. Au cours de la dernière consultation populaire, pour la première fois, les provinces de l'Ouest se sont trouvées, en matière de représentation, sur un pied d'égalité avec les Provinces maritimes. La loi de l'Amérique britannique septentrionale établit trois unités de représentation au Sénat, de 24 sièges respectivement. Nous prétendons que l'heure a sonné où l'Ouest peut réclamer une unité de représentation, à savoir 24 sénateurs, vu que, à l'ouest du lac Supérieur, nous jouissons d'égalité de représentation avec les Provinces maritimes, c'est-à-dire 35 députés.

Voilà, si je ne me trompe, ce que demande le projet à l'étude: que la loi soit rédigée de façon que, lorsque le chiffre de notre population l'autorisera, nous obtenions automatiquement une représentation égale à celle des autres provinces. Les nouvelles provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan ont chacune quatre sénateurs et automatiquement leur représentation atteindra le chiffre de six respectivement; mais il n'existe pas de disposition de ce genre à l'égard de la Colombie-Anglaise, puisque nous n'avons que trois sénateurs.

Je m'abstiendrai de toute discussion, à la suite de la thèse si habilement développée par le premier ministre lui-même, cet après-midi au sujet de la proposition touchant l'abolition du Sénat. Il nous a déclaré en termes fort éloquents que la raison d'être du Sénat est qu'il assure protection aux minorités. A mon avis, c'est là un argument qui milite puissamment à l'appui de la motion en discussion. Nous voulons que les minorités soient protégées, et dans cette deuxième chambre qui est censée sauvegarder les intérêts du peuple, à titre de Chambre indépendante, nous cherchons à obtenir une représentation juste et légitime.

On le voit, dans les conditions actuelles, au lieu de constituer une protection, source de forces, une garantie d'équité pour les provinces de l'Ouest, le Sénat pourrait devenir une source de graves dangers pour elles. S'il surgissait, à un moment quelconque, une question au sujet de laquelle il éclaterait une divergence d'opinion entre les provinces de l'Ouest et les trois autres unités qui composent le Sénat, on pourrait exploiter la situation des provinces de l'Ouest. C'est là une des raisons, entre autres, qui nous autorise à compter que le premier ministre et le Gouvernement prêteront leur appui à la motion.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je ne saurais nullement trouver matière à critique ni dans le fait qu'on a saisi la Chambre de cette motion, ni dans l'exposé qu'a fait de la question l'initiateur de la proposition l'honorable député de New-Westminster (M. J. D. Taylor). J'accueille plutôt cordialement cette motion et l'expression d'opinion qu'elle a provoquée au sein de cette Chambre.

Je déclare volontiers que, personnellement, j'approuve sans restriction l'objet du projet de résolution. Ses conclusions commencent ainsi:

La Chambre est d'avis que des mesures devraient être prises pour augmenter sans retard la représentation des provinces de l'Ouest dans le Sénat en la portant à six sénateurs pour chacune des provinces de la Colombie-Anglaise, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, respectivement. . .

Il y a quelques années, lorsque j'ai déposé le projet de loi tendant à établir les deux nouvelles provinces, l'Alberta et la Saskatchewan, j'ai émis, s'il m'en souvient bien, cette idée qu'il serait sage d'accorder avant peu aux nouvelles provinces plus de représentants au Sénat.

L'inconvénient provient de ce que demande ensuite le projet de résolution de l'honorable député:

....et pour régulariser subséquemment la représentation des provinces de l'Ouest au Sénat, de temps à autre, selon l'accroissement de leur population, et l'importance de leurs intérêts.

Mon honorable ami conviendra avec moi qu'il faut résoudre ce problème conformément à l'esprit de la loi sur la confédération, créer immédiatement un nouveau groupe pour l'Ouest et déterminer quel sera son importance. A mes yeux, ce ne serait pas observer l'esprit de la loi fédérative que de permettre au Parlement d'augmenter de temps à autre la représentation des provinces au Sénat. S'il est une chose que tous considèrent comme l'idée dominante de la Constitution, c'est que la représentation à la Chambre populaire doit avoir la population pour base, mais que, dans l'autre Chambre, le nombre des représentants ne doit pas dépendre du chiffre de la population; qu'au contraire chaque division territoriale doit avoir un nombre fixe de représentants. Ontario forme un groupe représenté au Sénat par 24 sénateurs. Québec forme un autre groupe ayant 24 représentants et les provinces maritimes constituent un troisième groupe et elles ont la même représentation.

L'honorable député suggère, en réalité, de former un autre groupe de 24 sénateurs, mais voici ce que je lui signale et ce que je lui demande d'étudier davantage: Si nous accordions 24 sénateurs aux provinces de l'Ouest, six à chacune, et si nous permettions de régulariser de temps à autre la représentation, respecterions-nous l'esprit de la Constitution? En déclarant que la représentation de ce groupe sera toujours de 24, ou que ce chiffre augmentera lorsque la population de ces provinces atteindra une certaine limite, je serais prêt à étudier la proposition, s'il s'agissait d'un chiffre fixe. Mais je suis d'avis que nous devons exiger que rien ne demeure dans l'imprécision, et qu'il nous faut décider immédiatement quel sera le chiffre le plus élevé de la représentation des provinces de l'Ouest pour former une unité.

La motion n'est pas sans présenter des inconvénients. Je serais bien aise de connaître le sentiment de l'honorable député à ce sujet. Je suis disposé à bien accueillir cette proposition. Si l'honorable député le veut bien, je lui suggérerai de ne pas exiger qu'elle soit mise aux voix, mais de la retirer et de permettre à la députation d'y réfléchir. Au nom du Gouvernement, je lui donne l'assurance que nous l'étudierons de notre mieux.

M. T. S. SPROULE (Grey-est): L'attitude du premier ministre me paraît très sage dans les circonstances. Il me semble que la représentation du peuple tant aux Communes qu'au Sénat devait avoir une base stable à cette époque—bien que des circonstances nouvelles puissent exiger des changements à l'avenir—et que la représentation aux Communes devait dépendre de la population, celle de Québec servant de pivot. Je suis aussi d'avis que l'intention était de ne pas varier la représentation assignée aux divers groupes au Sénat. Québec aurait aussi bien pu servir de pivot pour la représentation au Sénat comme pour la représentation aux Communes, à la condition d'accorder le même chiffre de représentants à l'Ouest lorsqu'il fera partie de la Confédération. Il me semble très sage de nous occuper du présent. Nous nous occuperons de l'avenir lorsqu'un changement dans la situation l'exigera. Je ne crois pas que le résultat de ce que nous avons fait dans le passé, lorsque nous avons établi des règles inflexibles qui devaient toujours durer, nous donne raison de croire que nous pouvons sans daigner et à bon escient répéter ce que nous avons fait. Tant de changements ont lieu que nous sommes tenus de modifier nos idées afin de nous plier aux circonstances nouvelles. Il me semble qu'il est sage de nous occuper du présent et de laisser à l'avenir le soin de cette question.

M. J. D. TAYLOR: Je ne pourrais pas raisonnablement me plaindre de la manière dont le premier ministre a accueilli ce projet de résolution. Et je dois dire immédiatement que je suis bien aise de retirer ma proposition, ainsi qu'il me l'a conseillé et de m'en rapporter à lui pour étudier la question dans un bon esprit, comme il le fera, j'en suis certain.

Qu'on me permette de dire que voici pourquoi j'ai parlé de régulariser à l'avenir la représentation: actuellement, il y a aux Communes 25 représentants de l'Ouest. Dans le prochain parlement, si un remaniement a lieu après le recensement de 1911, nous aurons au moins 65 députés. Puis dans la Chambre qui suivra immédiatement le recensement de 1921, à moins d'une erreur dans les prévisions nous aurons au moins au Parlement 125 députés des provinces de l'Ouest. Par conséquent je ne propose pas comme moyen final que l'Ouest se contente de l'unité de 24 sénateurs. Je pourrais aussi montrer que l'Ouest, comme l'est du Canada, a des intérêts variés et que le moment peut venir où nous aurons sur la côte du Pacifique une population suffisante pour justifier, au point de vue de la représentation, une unité égale en importance à l'unité des provinces maritimes de l'Atlantique. Il peut bien se faire qu'il paraisse un

jour convenable de nous donner une unité séparée pour la côte du Pacifique, parce que nos intérêts diffèrent entièrement de ceux des territoires du Nord-Ouest qui constituent la partie centrale du Canada. C'était mon idée, quand j'ai proposé une augmentation nouvelle plutôt que de proposer en ce moment les deux unités qui seront, je pense, accordées dans l'ouest du vivant de la génération actuelle, ou de sembler conseiller que les populations des provinces de l'Ouest se contentent d'une unité comme solution finale.

DISCUSSION D'UNE MOTION RELATIVE AU PROCES DE WALTER BLYTHE.

M. T. G. WALLACE (York-centre) demande:

Copie de toutes les pièces, lettres, télégrammes, documents et correspondance qui se rapportent ou qui concernent d'une façon quelconque l'ajournement de l'exécution de Walter Blythe et aussi son second procès.

—Il n'est que juste et équitable pour la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, où il existe un grand mécontentement qui a été porté à mon attention, par l'ajournement de l'exécution, que je fasse cette motion tendant au dépôt des documents.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): Pour une certaine raison, je ne regrette pas que l'honorable député ait inscrit cet avis de motion à l'ordre du jour. Cette raison est que cela me permet d'avoir l'occasion d'expliquer ce qui peut être une méprise complète dans les esprits de quelques personnes en ce qui concerne ce cas.

Mais ce motif mis à part, je suis très peiné devoir proposer à la Chambre une motion de cette nature. Depuis le peu d'années que je suis ministre de la Justice, il y a eu en deux ou trois occasions précédentes, des motions de ce genre qui ont été présentées et dans chacune de ces occasions j'ai essayé de montrer pourquoi il n'était absolument pas à souhaiter que des documents de ce caractère fussent demandés par la Chambre. Les rapports qui existent nécessairement entre Son Excellence le Gouverneur général et ses conseillers relativement à l'exercice du droit de clémence sont le plus souvent d'une nature confidentielle et je peux difficilement concevoir un cas où il ne serait pas préférable, dans l'intérêt public, que l'exercice du droit de clémence ou le refus de cet exercice, ne soit pas soumis à la discussion publique. D'après notre constitution, le roi est non seulement la source de la justice, mais il possède la haute prérogative d'exercer le droit de pardon. Il délègue cette prépogative personnelle à chaque gouverneur général dans sa lettre d'instructions et par des avis spéciaux signés de sa main royale. La prérogative du pardon, le droit d'exercer la clémence est, pour le temps actuel, l'apanage exclusif du Gouverneur général du Canada. Dans les cas de peine capitale, les instructions de Sa Majesté au Gouverneur général sont de ne pas prendre de décision sans l'avis de son conseil privé, mais dans les autres cas, il ne prend pas cet avis. Le gouvernement, comme corps constitué, n'est pas responsable de ce qui peut être fait à l'égard de la condamnation d'un criminel quelconque, excepté dans les cas de peine capitale, mais dans ces cas, le Gouverneur général n'agit que sur l'avis de son ministère et la responsabilité réside dans le Gouvernement du jour. Le cas auquel il est fait allusion dans cette motion est de cette nature et je crois que je pourrais me borner, en m'opposant à l'adoption de cette motion, à déclarer le fait que l'homme qui a bénéficié du sursis a obtenu par la suite un second procès en donnant comme motif qu'il y avait eu dans le premier une erreur judiciaire et je pourrais encore dire que dans ce second procès il n'a pas été reconnu coupable par le jury du crime capital de meurtre et qu'il est en conséquence actuellement prisonnier au pénitencier pour un certain nombre d'années. Cette circonstance prouve assurément quelle chose épouvantable serait arrivée, si Son Excellence n'était pas intervenue et n'avait pas accordé le sursis qui a reculé l'exécution.

Je désire ajouter de plus que, si j'en juge par les allusions qui ont été faites à ce cas et que j'ai vues dans les journaux et par les récits de déclarations qui ont été faites, dit-on, par des personnes de la localité, il semble exister une méprise quant aux faits qui se sont passés. On semble croire qu'il y a eu un exercice répété du pouvoir d'accorder un sursis, de la part de Son Excellence le Gouverneur en conseil. C'est là une erreur. L'accusé qui avait été trouvé coupable de meurtre et condamné à mort et dont la sentence devait être exécutée, un certain jour du mois de mai, fut le jour précédent, l'objet d'un sursis de la part de Son Excellence. Le Gouvernement prend nécessairement toute la responsabilité de ce sursis. Comme ce sursis a été ordonné par Son Excellence—et je puis dire immédiatement que la raison en fut simplement que le Parlement étant alors en session, il y avait une nécessité absolue d'accorder un délai pour que le cas fût soumis à un examen plus approndi et il était impossible de donner ce temps nécessaire avant la date fixée pour l'exécution—et qu'un sursis ou un ajournement de l'exécution ayant eu lieu, les conseillers de Son Excellence, décidèrent qu'ils ne pouvaient recommander aucune intervention dans l'affaire, en tant qu'il s'agissait des conseillers de Son Excellence. Il y eut des demandes nombreuses adressées aux différents membres du conseil, au premier ministre, je crois, et peut-être à d'autres membres, de

la part de ceux qui s'intéressaient au prisonnier, pour s'efforcer d'obtenir la prolongation de délai ou pour recevoir quelque conseil en vue d'arriver à une commutation de la sentence capitale. Ces efforts ont été absolument inutiles. Aucun avis nouveau ne fut soumis à Son Excellence et en ce qui concerne le cabinet, son avis final et son seul avis, excepté à propos de l'ajournement dont j'ai parlé, fut qu'il ne pouvait recommander aucune intervention dans la sentence du tribunal.

Mais d'après la loi, un juge de la cour devant laquelle l'accusé a été jugé, a le pouvoir, pour des motifs valables, suivant lui, de retarder une exécution de la sentence; et c'est en s'appuyant sur ce pouvoir qu'il y a eu, de temps à autre je ne sais pas combien de fois, un retard dans l'exécution de la sentence pour ce cas particulier. Aucun membre du Gouvernement n'a la moindre responsabilité pour ces sursis. Son Excellence n'est pas intervenue, la décision de Son Excellence sur l'avis de son conseil fut que la loi devait être exécutée; et il n'y a pas de doute que la loi aurait suivi son cours, bien à tort comme on l'a démontré plus tard, si en différentes occasions quelque membre du tribunal n'était pas intervenu et n'avait pas accordé encore un autre délai à l'exécution.

Finalement, après tous ces sursis, l'affaire fut porté en cour d'appel quand ce tribunal siégea après les vacances, dans le mois de septembre l'an dernier, je crois, et, après avoir entendu les débats, cette cour a ordonné un nouveau procès en étant d'avis que le savant juge qui avait présidé le procès dans lequel l'accusé avait été condamné, avait oublié d'expliquer au jury une des circonstances importantes de l'affaire. C'était entièrement au pouvoir de la cour, c'était son devoir si elle avait reconnu une erreur dans l'application de la loi lors du premier procès, d'ordonner qu'un nouveau procès aurait lieu et la cour ayant aussi ordonné un second procès, ayant été renseignée convenablement relativement à la loi, a trouvé l'accusé coupable non d'assassinat mais d'homicide involontaire.

Dans les faits particuliers de l'affaire, toute la question a roulé sur cette circonstance spéciale. Sur beaucoup de points, l'affaire avait été effrayante. L'accusé, plus ou moins sous l'influence de l'ivresse, avait battu sa femme qui était morte par la suite. La question relative à l'intention qu'il avait eue en la frappant était de toute importance.

S'il avait eu l'intention de tuer, c'était un assassinat; s'il avait seulement l'intention de la châtier et qu'il se soit trompé, que ses coups, dans son état d'ivresse, aient été plus violents qu'il ne s'en rendait compte, il n'était plus aux yeux de la loi coupable du plus affreux des crimes, celui d'assassinat, mais il était coupable d'homicide involontaire. Le jury ayant reçu du tribunal les instructions complètes relativement à la loi sur cette affaire et ayant eu son attention attirée sur la question qu'il avait à décider, décida, d'après les témoignages entendus, et dont il était le véritable juge, que l'individu n'avait pas eu l'intention de tuer. Je n'ai pas vu les témoignages rendus au second procès. La sentence n'ayant pas été capitale, ces témoignages ne devaient pas être l'objet d'un examen de la part des ministres de Son Excellence. Quant aux témoignages rendus au premier procès, je les ai lus, je les ai nécessairement étudiés avec tout le soin que j'ai pu y mettre. J'avais mon opinion, d'autres membres du conseil, après le rapport que je leur ai fait, et après la discussion qui eut lieu autour de la table du conseil, avaient leur opinion. Je puis dire qu'il n'y avait pas unanimité parmi tous les membres du conseil sur cette question. Mais c'est justement ce qui montre suivant moi, qu'il n'est pas d'intérêt public que les documents soient déposés et que les avis donnés par le conseil à Son Excellence sur des questions de cette nature, soient colportés, même dans la Chambre. J'espère que mon honorable ami, dans ces circonstances, n'insistera pas sur d'adoption de sa motion, mais qu'après la discussion qui a eu lieu et après avoir entendu l'explication des faits que j'ai donnée, il saisira l'occasion pour la soustraire à toute nouvelle discussion.

M. SPROULE: Ce n'est pas une question sur laquelle on s'attend qu'un profane puisse parler et si ce n'était parce qu'il est aussi important pour le profane que pour l'avocat que le public ait la plus grande confiance dans l'impartialité de la justice, je résisterais à l'envie de parler. Mais j'ai toujours été d'avis qu'une des meilleures et des plus sûres garanties pour faire admettre au public que l'impartialité a été parfaite, c'est de lui donner les raisons sur lesquelles le jugement raisonné s'est appuyé. J'ai entendu l'honorable M. Blake dire une fois en Chambre: "Je m'occupe fort peu du jugement d'un homme qu'il soit placé dans une situation élevée ou inférieure ; mais je m'inquiète beaucoup de son jugement raisonné car alors je peux faire en sorte que mon intelligence s'intéresse à la question et s'efforce de me donner au moins satisfaction, qu'une décision juste ou non ait été rendue."

Le ministre de la Justice et le Gouvernement ignorent peut-être que l'impression se répand de plus en plus dans le pays que certains avocats exercent une telle influence sur l'administration de la justice, sur le Gouvernement ou sur le ministre de la Justice qu'ils peuvent faire élargir n'importe quel detenu, ou faire mettre de côté n'importe quelle sentence d'un tribunal. Je n'entreprendrai pas de dire si ce sentiment

populaire provient ou non de ce que les avocats en question appartiennent au même parti politique que le ministre de la Justice et le Gouvernement du jour, mais il se propage de plus en plus et il est facile de prévoir qu'il aura des résultats déplorables s'il porte atteinte au respect des citoyens de ce pays pour l'administration de la justice. Le pays veut une impartialité absolue. Si en rendant publiques les raisons qui ont déterminé à agir le ministre de la Justice ou le Gouverneur en conseil, qui, je suppose, est presque toujours guidé par les avis du ministre de la Justice, on réussit à dissiper les soupçons du public, la publicité donnée à ces documents ne sera pas un mal sans mélange.

Je saisis toute la valeur des raisons données par le ministre de la Justice, mais d'un autre côté, il y a des raisons également fortes de rendre ces documents publics si cette publicité doit avoir pour effet de convaincre la population que tout se passe honnêtement. Une autre chose qui aura probablement d'heureux résultats, c'est cette distinction que le ministre de la Justice vient d'établir entre le Gouverneur en conseil et le département de la Justice—ce n'est que dans les sentences capitales que le Gouverneur doit prendre l'avis de son conseil; dans les autres causes il peut agir d'après sa propre initiative. Que ces notions soient répandues et bien connues de tous et on aura fait beaucoup pour soulager l'opinion publique.

Si le peuple est porté à désapprouver les décisions prises, il saura où mettre les responsabilités et le Gouvernement en sera soulagé d'autant. Mais comme si cela ne devait avoir d'autre résultat que de convaincre le public qu'il y a une justice égale pour tous, sans égard aux opinions politiques des accusés ou de leurs avocats, sans égard à la religion ou à la nationalité des parties en cause, le pays ne pourra que s'en réjouir, car tant que l'on conservera le respect de l'administration de la justice et que l'on aura la conviction que la justice est égale pour tous, les choses iront bien; mais le sentiment contraire est de nature à engendrer le mépris des lois et à porter les citoyens à se faire justice eux-mêmes, quand ils croiront n'avoir rien à attendre des institutions régulières.

M. E. N. LEWIS (Huron-ouest): Monsieur l'Orateur, je partage sur beaucoup de points les opinions émises par l'honorable ministre de la Justice, mais je tiens à faire observer qu'un profond mécontentement existe dans le pays parce qu'on a fait échapper à la potence un homme qui a commis un crime qui méritait la peine de mort. Un homme ivre qui fait périr une femme sous ses coups, bien qu'il n'ait pas eu l'intention de la tuer, doit subir l'entier châtiment de son crime. Même si le meurtrier n'avait pas l'intention de tuer cette femme, l'honorable ministre de la Justice admettra avec moi que d'après la loi anglaise, celui qui commet un acte illégal est responsable de tout ce qui résulte de la perpétration de cet acte illégal. Si les dépositions recueillies au cours de ce procès ne peuvent entraîner qu'un verdict d'homicide sans préméditation, je considère qu'il est du devoir du ministre de la Justice et de la Chambre de changer la loi de manière à ce que celui qui commet le crime que cet homme a commis soit pendu, comme ce dernier aurait dû l'être.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Mon honorable ami qui connaît les détails de cette affaire n'ignore pas que si un coupable, un meurtrier, a échappé à la potence, la faute n'en est pas au Gouvernement, mais au tribunal. Le Gouverneur général n'a rien fait autre chose que d'accorder un sursis dans cette affaire. Le meurtrier devait être pendu à une certaine date, et cette date a été retardée. Le Gouvernement a reçu de nombreuses pétitions, demandant le pardon, ou plutôt la commutation de la sentence de ce condamné. Les conseillers de Son Excellence n'ont pas cru possible de faire droit à ces requêtes, mais comme il y avait de graves raisons de savoir si cet homme avait ou non été légitimement condamné, un sursis fut accordé et son avocat s'adresse au tribunal pour obtenir un nouveau procès qui fut accordé.

Mon honorable ami prétend qu'aux termes de la loi anglaise, celui qui commet une infraction à la loi, comme dans le cas qui nous occupe, est un meurtrier. Dans le cas actuel, cet homme s'est livré à des voies de faits sur sa femme, il l'a battue—la chose est admise—et la femme est morte des suites du mauvais traitement qu'il lui a infligé. Mon honorable ami dit que cet acte constitue un meurtre. Je ne sais pas trop si je ne suis pas de son avis, mais le tribunal a pensé différemment. Il a décidé que ce n'était pas un meurtre. Un nouveau procès eut lieu et l'accusé échappa à la potence. Dans ces circonstances, mon honorable ami croit-il, ou est-il prêt à dire...

M. LEWIS: J'ai dit que si cet acte ne constitue pas un meurtre il est grandement temps que le ministre de la Justice fasse amender la loi.

Sir WILFRID LAURIER: Pour le moment, c'est une autre question que nous discutons. Autant que j'ai pu m'en rendre compte par les remarques de l'honorable député d'York (M. Wallace) et de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) on a reproché au Gouvernement d'avoir accordé un sursis. L'honorable député de Grey-sud prétend-il que le Gouvernement a mal agi? Au contraire, ne doit-il pas convenir que le Gouvernement ne pouvait pas

agir autrement qu'il n'a agi, et qu'il a fait preuve d'humanité et de sagesse en accordant ce sursis, puisqu'il en est résulté un nouveau procès et que l'accusé a été acquitté. En tenant compte de toutes les circonstances, quelles que soient les opinions individuelles, il faut admettre que justice a été rendue à l'accusé. Il a eu la vie sauve; il a été convaincu, non de meurtre, mais d'homicide non prémédité. Ne serait-il pas révoltant de se dire que sans ce sursis, cet homme aurait été exécuté pour un crime dont, après tout, il a été déclaré innocent?

L'honorable député de Grey-est dit que l'impression se répand de plus en plus dans le public, que certains avocats exercent une grande influence sur le Gouvernement et peuvent faire commuer presque toutes les sentences. Je ne partage pas du tout cet avis. Je ne crois pas à l'existence de ce sentiment dans le public et l'on n'a donné aucune preuve pour appuyer une pareille insinuation contre le Gouvernement.

Tous les faits, dans le cas qui nous occupe, prouvent le contraire. L'avocat de cet accusé a demandé une commutation de la sentence et elle lui fut refusée. Il a ensuite demandé un sursis qui fut accordé, et les événements ont démontré que nous avons eu raison de l'accorder. Si le second procès avait eu le même sort que le premier, mon honorable ami aurait quelque raison de parler comme il le fait, mais aujourd'hui que les tribunaux ont justifié le Gouvernement d'avoir accordé le sursis, il n'a aucune excuse pour dire que le Gouvernement a cédé à la pression d'influences inavouables.

M. SPROULE: L'honorable premier ministre m'accuse à tort d'avoir dit des choses que je n'ai pas dites.

Sir WILFRID LAURIER: Je suis bien aise de l'apprendre.

M. SPROULE: Je n'ai fait aucune allusion à ce procès, bien que j'en connaisse quelque chose. Je ne voudrais pas même prétendre qu'il s'y soit passé quelque chose de répréhensible. Mais j'ai dit ce que je sais être la vérité, car je suis assez mêlé aux affaires du pays pour savoir ce qui s'y passe; j'ai dit que ce sentiment va en s'accentuant, et que si, en publiant ces documents on réussit à convaincure le public qu'il n'y a rien à cacher, ou aura fait beaucoup pour soulager l'opinion publique et la persuader que la justice est bien administrée dans ce pays. C'est à cela que se sont bornées mes remarques; je n'ai accusé le Gouvernement de quoi que ce soit, et je ne dis pas qu'il a mal agi dans cette circonstance. Mais je répète que si, par la publication de ces documents ou par tout autre moyen, on parvient à effacer cette impression de l'esprit du peuple, le pays aura lieu de s'en réjouir.

M. LANCASTER: Je prends la parole pour corroborer ce que vient de dire l'honorable député de Grey-sud (M. Sproule). Je n'ai pas compris qu'il disait que ces rumeurs publiques étaient fondées, mais je puis affirmer que dans cette partie de la province d'Ontario, non loin de Toronto et dans les rues de Toronto on entend dire constamment qu'une demi-douzaine d'avocats de Toronto peuvent tout obtenir du Gouvernement, pourvu que l'intéressé y mette le prix.

Je ne dis pas que la chose soit vraie, mais je dis que certains avocats de Toronto tirent avantage de cette croyance populaire et l'honorable député de Grey-est a raison de dire que si ces documents sont déposés et démontrent que le Gouvernement a eu de bonnes raisons d'accorder le sursis on aura fait beaucoup pour faire disparaître l'impression dont j'ai parlé. Je ne dis pas que le mal existe, mais si le public croit à son existence, le pays en souffre. Je n'ai pas encore entendu une bonne raison pour refuser le dépôt de ces documents. S'ils contiennent les renseignements dont parlent l'honorable ministre de le Justice et l'honorable premier ministre, tout sera pour le mieux, et le public pourra s'en rendre compte.

Si les pièces sont déposées, l'honorable député de York (M. Wallace) et ses commettants constateront qu'il n'y a eu rien de louche ou de répréhensible dans cette affaire.

Pour revenir à la question principale, je dois dire que le ministre de la Justice méconnaît les droits de mon honorable ami (M. Wallace). Il n'y a pas le moindre doute que le Gouvernement est responsable à la Chambre des conseils qu'il donne au Gouverneur général. L'honorable ministre de la Justice ne l'a pas nié expressément, mais c'est certainement ce qui ressort logiquement de sa prétention.

Si c'est là ce qu'il veut dire, je dois différer d'opinion en tant que le cabinet peut aviser le Gouverneur général dans ces questions-là, tout en n'étant pas responsable au Parlement quant au motif qui l'a fait agir. Il est une excellente raison qui milite en faveur de dépôt de ces documents; il serait avantageux au public que ce dossier fût produit.

M. LEWIS: Est-ce que je manque au règlement, monsieur l'Orateur?

M. l'ORATEUR: Non, si mon honorable ami veut fournir une explication, car il a déjà parlé sur ce sujet.

M. LEWIS: Je n'ai pas dit ni ne veux qu'il soit compris que je croyais qu'il existait du louche dans la conduite des principaux fonctionnaires du département, mais on s'est moqué de la justice en ne l'appliquant pas comme on aurait dû le faire; j'affirme qu'il incombe au Gouvernement

et à l'honorable ministre de la Justice, de modifier la loi, si le besoin s'en fait sentir, de façon à prévenir le retour d'actes semblables. Il existe par tout le pays, un sentiment prononcé d'après lequel le coupable aurait échappé à la potence.

L'hon. M. AYLESWORTH: Je demanderai à la Chambre la permission de dire quelques mots pour fournir une explication d'une nature personnelle, vu les remarques faites par quelques députés sur cette impression qui existerait et d'après laquelle certains avocats pourraient obtenir du ministère de la Justice tout ce qu'ils veulent. Quant à ce cas particulier, j'ai cru comprendre qu'on ne voulait pas y appliquer les remarques en question. Le gentleman qui agit en qualité de conseil dans la cause en question pour le prisonnier, est un avocat pratiquant, qui fait une spécialité de défendre les accusés, d'où il résulte nécessairement qu'il ne réussit pas toujours à faire libérer ses nombreux clients; m'est avis qu'il lui faut souvent implorer la clémence du tribunal à l'endroit de ses clients. Je ne puis me rappeler, en cherchant soigneusement dans ma mémoire, que l'avocat en question ait comparu dans cette cause particulière pour demander la commutation de la sentence prononcée. Je puis vous affirmer, monsieur l'Orateur, que cela n'importait aucunement qu'il eût ou non fait cet appel. Il incombe strictement, en ma qualité de ministre de la Justice, de relire avec le plus grand soin toute la preuve faite dans des causes semblables. C'est là une responsabilité personnelle, et je puis déclarer, sans crainte d'être démenti, que depuis ma nomination au poste de ministre de la Justice, je n'ai jamais négligé de prendre cette précaution dans toutes les causes qui m'ont été soumises.

Peu m'importait que le prisonnier fût défendu par un avocat ou que personne ne prît sa défense; qu'il pût compter sur l'aide d'un conseil qui se rendait à Ottawa ou qui écrivait au ministère, peu m'importait qu'il fût sans ami aucun, que personne n'intercédât pour lui ou ne s'intéressât à son sort. Mais comment aurions-nous pu agir dans un sens contraire vu la nature de la cause? Il fallait relire et peser les mots de la preuve faite, puis comparer entre eux les différents témoignages avant de se former une opinion basée sur le moindre doute dans ce cas particulier. Tout ce que le Gouvernement a fait en l'occurrence dont il s'agit, ce fut, ainsi que je l'ai expliqué, de conseiller un délai à l'exécution du condamné. C'est le Gouvernement qui a agi dans cette affaire par lui-même et non pas à la demande de telle ou de telle personne. C'est pour la raison que j'ai fournie, que le ministère s'est prononcé dans le sens que l'on connaît, sans intervention aucune de la part d'un avocat.

M. LEWIS.

Quant aux causes d'une nature criminelle en général au sujet desquelles on dit que cette impression existe—c'est l'honorable député de Toronto-nord qui a fait cet avancé il y a deux ans, en demandant un état qu'on avait préparé avec soin après avoir consulté minutieusement tous les dossiers depuis les treize dernières années pour découvrir tous les cas d'intervention en faveur d'un prisonnier de la part d'un avocat intervenant en faveur d'un condamné pour demander une commutation, ainsi que pour connaître le nom de l'avocat et le résultat de sa requête. La Chambre possède ce renseignement que je demande à l'honorable député d'étudier. J'espère qu'avant de faire de tels avancés en cette enceinte, qu'avant de dire que l'impression prévaut dans le public que certains avocats peuvent obtenir du ministère de la Justice tout ce qu'ils veulent demander, j'espère, dis-je, que l'honorable député qui a l'intention de faire un avancé semblable, étudiera, en toute justice le dossier de la cause qu'il méditera à fond pour se convaincre de tous les détails qui s'y rapportent.

Cela m'indigne d'entendre de tels avancés ici alors que les faits sont devant la Chambre et devant le public, cela m'indigne, je le répète, et je dis simplement ceci: depuis que je suis à la tête de cette division du ministère de la Justice du Canada, les causes qui m'ont été soumises se sont élevées en moyenne à 50 ou 60 par semaine; je n'en ai jamais oublié une seule et j'ai toujours lu et relu chaque mot de chaque page de chaque document qui composait le dossier de l'affaire soumise. Dans la très grande majorité des cas, nul procureur n'est intervenu. Le plus grand nombre de ces causes où le prisonnier lui-même s'est adressé de sa prison au ministre, ou bien lorsque certain membre de sa famille écrivait pour me demander une entrevue, ou bien encore, lorsqu'un ami du prisonnier demandait à me voir pour m'entretenir de la cause, je n'ai jamais manqué l'occasion de bien faire comprendre à chaque prisonnier et aux amis de ce dernier qu'il valait mieux pour lui, pour son argent au moins, de ne pas avoir recours aux services d'un avocat pour le représenter auprès de moi, car il ne s'agit pas de discuter les points de droit, c'est simplement une question de savoir si l'on présente des faits sur lesquels on peut appuyer une recommandation à la clémence, je fais tout mon possible pour persuader aux prisonniers de ne pas payer d'argent à des avocats pour des fonctions semblables dont ils ne bénéficient aucunement. Si un avocat se présente ici et demande à me voir pour discuter un cas pris en délibéré, je ne puis refuser de l'entendre. Par pure courtoisie je reçois tout le monde sans faire de différence entre ceux qui s'adressent à moi, et toute personne peut réussir aussi bien

qu'un avocat, quel que soit le nom de ce dernier.

M. WALLACE: J'ai signalé cette affaire à l'attention de la Chambre croyant ainsi remplir mon devoir parce que le meurtre avait été commis dans la division électorale que je représente. Il existait un vif mécontentement, et j'ignore si l'on doit attribuer au ministère de la Justice ou à d'autres personnes le retard apporté au premier procès. J'ai simplement appelé l'attention de la Chambre sur ce fait-là croyant remplir un devoir à l'endroit des électeurs de mon comté. Après les explications fournies par l'honorable ministre de la Justice et le très honorable chef du Gouvernement, je ne veux pas insister sur mon avis de motion. Je ne vois pas pourquoi ces documents ne seraient pas déposés, mais après les explications fournies, je ne trouve pas qu'il soit opportun d'insister sur cet avis de motion que je désire retirer, vu les circonstances.

(La motion est retirée.)

DISCUSSION D'UNE MOTION RELATIVE A LA SITUATION DES INGENIEURS DE L'ETAT.

M. A. B. WARBURTON (Queen) (I.P.-E.): Monsieur l'Orateur, depuis quelques années seulement, je fais partie de cette Chambre, mais bien avant que j'eusse l'honneur de siéger ici, je ne restais pas spectateur désintéressé de ce qui se passait dans le Dominion, et je ne suis pas indifférent à l'étude des affaires publiques. En ma qualité de citoyen du Canada, j'ai cru de mon devoir de connaître, autant que possible, ce qui se passait dans notre patrie; entre autres choses, j'ai pensé qu'il était bon de m'enquérir de certains détails se rapportant à certaines divisions du service public, non pas que je veuille poser au réformateur, mais à seule fin, en ma qualité de Canadien, de comprendre ce qui se passait dans mon pays, l'état où se trouvait placé le service public, afin que si jamais il m'était donné de pouvoir féliciter un serviteur de l'Etat, d'être capable de lui rendre le témoignage qui lui est dû, ou si je ne pouvais aider quelqu'un de mes compatriotes, d'essayer au moins à lui être utile. En parcourant la liste des fonctionnaires de l'Etat, il m'a toujours semblé que les ingénieurs qui composent peut-être maintenant l'une des parties les plus importantes de ce service, se trouvaient dans une position anormale, sinon fausse. En conversant avec des membres du service du génie civil au Canada et aussi avec beaucoup d'autres ingénieurs qui n'appartiennent pas à ce service, j'ai discuté cette question, et le sentiment presque général, autant que j'ai pu le connaître, c'est que les ingénieurs n'occupent pas le rang où l'on devrait les trouver. Dans les premiers jours de la Confédération, il n'apparaissait pas, je suppose, que l'importance des ingénieurs pût être aussi grande que celle que nous constatons maintenant. Dans ce temps-là l'ingénieur pouvait posséder toute la science et toutes les aptitudes possibles, s'il n'était pas un ingénieur dont l'entraînement se réduisait à rien sauf l'expérience. Le travail qu'ils devaient accomplir alors n'était pas celui qu'ils doivent faire aujourd'hui et, en conséquence, un grand nombre de personnes, et des plus méritoires, ont trouvé leur voie dans le service public en qualité d'ingénieurs qui, dans un sens strict, n'avaient pas qualité pour remplir les postes qui leur avaient échu, bien que leur longue expérience de ce genre de travail par tout le pays leur permît dans une grande mesure de réussir dans les travaux qu'on leur confiait.

Ces travaux, cependant, différaient très sensiblement de ceux que doivent entreprendre aujourd'hui les ingénieurs du Gouvernement. Un grand nombre de ces derniers, quelques-uns tout récemment, m'ont demandé de signaler ce fait à l'attention du Gouvernement et à celle de cette Chambre, afin que leur position fût exposée au Gouvernement et au pays, dans le but de décider des moyens à prendre pour améliorer leur situation, selon qu'il apparaîtrait convenable au Gouvernement et à cette Chambre. Dès le mois de mars 1901, une requête signée par les ingénieurs de l'Etat de l'Atlantique au Pacifique, fut adressée à l'ingénieur en chef d'alors ou à celui qui remplissait cette fonction au ministère des Travaux publics. Cela se passait quelque sept ou huit années avant que le ministre actuel fît partie de cette Chambre, et l'on m'informe—je tiens ces renseignements d'une source autorisée et véridique—que les intéressés n'ont jamais reçu de réponse à cette requête. Dans ce document les ingénieurs faisaient connaître les changements qu'ils aimeraient à voir s'opérer en ce qui concernait cette partie du service civil qui les intéressait. Qu'on me permette, avant que je discute ces questions, de signaler en passant la grande importance qu'a prise cette profession du génie civil au Canada, surtout en ce qui se rapporte aux travaux publics dans notre pays. Nous exécutons d'immenses travaux publics; nous construisons des chemins de fer, des canaux, des édifices, etc., et cela à des frais simplement énormes, et je n'hésite pas à dire que la différence dans le coût d'un grand nombre de ces travaux pourra être très sensible selon les aptitudes plus ou moins grandes des ingénieurs qu'on emploie. L'ingénieur qui comprend parfaitement son travail et qui est intègre peut épargner au pays des centaines, des milliers et des centaines de milliers de dollars.

L'ingénieur qui, tout en étant d'une égale probité, ne possède pas son art au mê-

me dégré, est exposé, sans aucunement penser à mal, à faire perdre à l'Etat des sommes tout aussi considérables.

Une très grande partie des dépenses publiques se faisant nécessairement sous la surveillance et, dans une certaine mesure, par l'entremise des ingénieurs des divers services administratifs, je considère qu'il y a lieu d'étudier la situation faite à ces employés. On me dit que dans toutes les branches de l'administration, les ingénieurs, qui sont peut-être les plus importants de tous les fonctionnaires ne font pas partie du service civil du Canada. Il y a exception, je crois, à l'égard d'une couple de services dont les ingénieurs sont membres du service civil; mais il paraît qu'en certains de ces rares cas, ils sont inscrits à titre de premiers commis ou de simples commis et non à celui d'ingénieurs, de membres de la profession à laquelle ils appartiennent et qu'ils exercent. Cela étant —et je tiens mes renseignements de source autorisée—j'ai raison de dire que la situation faite aux ingénieurs dans les services publics n'est pas seulement irrégulière, mais aussi, dans une très grande mesure, fausse.

Qu'est-ce que le Gouvernement devrait faire à cet égard? Les membres de l'association des ingénieurs s'enorgueillissent naturellement de la profession qui est la leur et voient d'un mauvais œil que leur position dans les services publics ne soit pas la même que celle des autres éléments du personnel. De ce que j'ai dit en commençant, notamment au sujet du passé, on a dû comprendre qu'il ne s'exerce guère de soin dans le choix de ceux que l'on admet dans les services publics à titre d'ingénieurs. On m'a dit qu'on ne les oblige pas, avant leur entrée en fonctions, de fournir quelque certificat ou diplôme d'une école de génie reconnue, non plus que d'établir leurs titres. On n'a même pas cru devoir exiger d'eux la moindre preuve de leur instruction scientifique, technique ou générale.

Je désire qu'il soit bien compris qu'en m'exprimant ainsi, je ne veux jeter aucun blâme sur les ingénieurs qui sont actuellement au service de l'Etat; loin de là, je les tiens en très haute estime, et je m'étonne que le Gouvernement ait pu retenir et conserver les services d'un personnel aussi excellent.

On devrait commencer par exiger que les candidats soient estimés dans leur profession. Bien que, règle générale, les ingénieurs des services publics jouissent de la considération de leurs confrères, il existe cependant quelques exceptions, et je crois que le service et les ingénieurs eux-mêmes y gagneraient si, avant leur entrée en fonctions, on exigeait des candidats une somme déterminée de connaissances. En d'autres parties de l'univers, l'Etat reconnaît l'importance des connaissances scientifiques et autres dans le choix des ingénieurs; il me semble donc qu'il en devrait être de même au Canada et que l'on devrait insister sur la possession d'une grande somme de connaissances. Je sais que la grande majorité des ingénieurs canadiens désirent qu'il en soit ainsi. Ils ne tiennent aucunement à ce que l'on emploie à titre d'ingénieurs des personnes qui n'occupent pas dans leur profession un rang susceptible de motiver leur nomination.

J'ai déjà dit un mot du chiffre énorme des dépenses qui se font par tout le pays sous la surveillance des ingénieurs. Prenons comme exemple le Grand-Tronc-Pacifique dont la construction représente des centaines de millions de dollars qui se dépensent sous la surveillance d'ingénieurs. Qu'il soit d'importance vitale que ceux qui surveillent cette dépense doivent être des ingénieurs compétents à tous égards, c'est ce qui saute aux yeux. Mais la question de la dépense n'est pas la seule à considérer; si énorme qu'en soit le chiffre, elle n'est peut-être pas pour cela la plus importante.

Cette dépense doit contribuer au développement de notre territoire immense qui, n'eussent été les travaux des ingénieurs, n'aurait jamais été mis en valeur comme il l'a été. C'est de leur travaux que dépend la mise en valeur des riches et fertiles régions de l'Ouest; et à moins d'employer des ingénieurs compétents et possédant un haut degré d'instruction, il est pour ainsi dire impossible de compter que les travaux seront exécutés de façon satisfaisante.

Voilà pourquoi je conseille qu'avant d'admettre un ingénieur dans les services publics, il donne la preuve d'un haut degré d'instruction dans les sciences. Il devrait avoir suivi les cours d'une bonne école technique, d'une école de génie reconnue, ou être porteur du certificat, auquel on pût se fier, de quelque institut d'ingénieurs.

Un savant ingénieur anglais, M. James Chas. Inglis, le nouveau président de l'Institut des ingénieurs civils de Londres, disait dans son discours inaugural:

> Divers services importants de l'Etat comptent dans une large mesure sur l'initiative du conseil et, en certains cas, sur ces conseils quant aux aptitudes et au choix des ingénieurs dont on a besoin pour les services publics. La conséquence de ce raffermissement de l'action productrice de l'institution, c'est que les jeunes ingénieurs qui en font partie sont incontestablement plus instruits que ceux d'autrefois; et c'est là un état de choses dont il a été sensiblement tenu compte par le bureau des Indes, à propos de la nomination d'ingénieurs au département des Travaux publics, et, tout récemment, par le ministère de la Guerre, qui s'en est remis au conseil de l'institution du soin important de proposer et de choisir les jeunes ingénieurs devant faire partie du corps de réserve, nouvellement institué, des Ingénieurs royaux.... Le ministère de la Guerre a chargé le prési-

dent de l'institution de désigner ceux qui, au besoin, devront faire partie de ce corps de réserve.

Ainsi, le gouvernement de la Grande-Bretagne et celui des Indes mettent déjà en pratique ce que je conseille aujourd'hui. Nombre d'entre nous, j'en suis sûr, s'intéressent aux choses des Indes. Sans être jamais allé dans ce pays, je m'intéresse cependant à ses progrès, et je sais des ouvrages publics qui s'y exécutent; certains des plus beaux et des plus importants sont sous la direction d'ingénieurs à l'emploi du gouvernement—de jeunes gens que l'on a envoyés aux Indes, qui touchent de gros traitements après avoir débuté au bas de l'échelle, et se font remarquer par leur fidélité au devoir et l'excellence de leurs travaux.

Nous avons au Canada la société canadienne des ingénieurs civils, fondée en 1867, et dont les 2,000 membres se recrutent par tout le pays. Depuis nombre d'années cette institution a joué un rôle prépondérant en toutes matières de son ressort, et son influence devra nécessairement s'étendre encore davantage, puisqu'on dit—ce dont je suis certain, du reste—qu'elle s'entoure des plus grandes précautions en ce qui concerne les titres et la réputation de ceux qu'elle admet parmi ses membres. C'est une institution dont l'influence est nécessairement bienfaisante, dont l'utilité et l'importance grandiront au fur et à mesure du développement du pays. Je ne demande pas que, suivant en cela l'exemple de la Grande-Bretagne et des Indes, nous la chargions de former des ingénieurs des services publics; je considère que nous renoncerions par là à certaines de nos attributions. Mais avant d'admettre un jeune homme dans le personnel des ingénieurs du Canada, il ne serait pas hors de propos d'exiger le certificat de cette société ou de quelque autre institution digne de confiance, ou encore l'approbation de cette institution, fondée sur un examen.

Vient ensuite la question du statut officiel de ceux qui sont compris dans le personnel administratif. Bien que la rémunération accordée aux ingénieurs des services extérieurs ne soit pas bien considérable—et c'est là un point que j'aborderai tout à l'heure—j'ai lieu de croire que ce n'est pas tant de l'insuffisance de leur traitement qu'ils se plaignent que de ce qu'ils n'ont pas de statut régulier dans les services publics. Il n'est pas question d'eux dans la loi du service civil de 1876, et les diverses lois rendues depuis celle-là sont également muettes à leur endroit. Nombre d'entre eux ont passé toutes leurs années d'activité au service de l'Etat. On trouve dans les services publics des ingénieurs qui sont là depuis quarante ans, qui ont rendu d'utiles services à leur pays et ne restent à leur poste que parce qu'ils y sont obligés. Comme les autres hommes, ils ont femmes et enfants et sont obligés de tenir un certain rang. A vrai dire, je crois que l'ingénieur est tenu à de plus grandes dépenses que tout autre fonctionnaire en ce qu'il lui faut se déplacer très souvent et qu'il est obligé de faire certaines dépenses qu'il ne peut porter sur la note de ses frais de voyage, mais qui n'en sont pas moins réelles.

Si les dispositions des lois relatives au service civil ne s'étendent pas aux ingénieurs, d'autre part, les annexes relatives aux services extérieurs ne contiennent aucune disposition relativement à leur nomination, à leur avancement, leur mise à la retraite, etc. Mais ce dont ils se plaignent plus que de toute autre chose, c'est que constituant l'un des plus importants services du Canada, on ne les considère pas comme faisant partie du service civil, d'où ils sont en quelque sorte proscrits. Je le répète, en d'autres branches du service public, les fonctionnaires ont droit à la mise à la retraite, à la pension, tandis que les ingénieurs ne jouissent pas de cet avantage.

Par mise à la retraite, j'entends l'allocation accordée à l'employé fidèle que son grand âge, un accident ou quelque autre raison semblable empêche d'exercer plus longtemps ses fonctions. Par pensions, j'entends l'octroi d'une certaine somme à la famille de celui qui, ayant passé sa vie au service de l'Etat, meurt en laissant les siens sans moyens de subsistance. Des mesures à cet effet ont été prises à l'égard de beaucoup d'autres membres du service civil, et les ingénieurs considèrent qu'on ne devrait pas les traiter autrement que les autres fonctionnaires. J'estime donc qu'en droit et en justice ils devraient constituer une branche du service public et, outre le privilège de pouvoir servir leur pays au même titre que les autres fonctionnaires, être admis à bénéficier de la mise à la retraite et de la pension quand l'âge vient les empêcher d'exercer leurs fonctions.

De tous les services d'ingénieurs, celui des Indes est peut-être le plus parfait de tous. L'Australie a, elle aussi, pris un soin tout particulier de ce service et l'a porté à un très haut degré de perfection. Je me suis donné la peine de relever dans les rapports portant sur le sujet certains renseignements relatifs aux services d'ingénieurs des Indes et de l'Australie, renseignements que, je l'espère du moins, on ne trouvera pas dépourvus d'intérêt. Voici quelques-unes des dispositions établies aux Indes:

Le candidat doit être âgé de vingt et un à vingt-cinq ans, sujet britannique, de bonnes mœurs et sain de corps.

Il doit avoir passé l'examen d'associé de l'Institut des ingénieurs civils (A.I.I.C.), ou s'être fait conférer par une université auto-

risée de la Grande-Bretagne ses degrés dans les sciences ou le génie civil.

Il doit aussi avoir eu quelque expérience dans l'élaboration des plans ou l'exécution de quelque entreprise importante relevant du génie civil.

Le candidat, étant nommé, est admis dans le service à titre de sous-ingénieur de 3e classe et reçoit un traitement de $1,824.

Dans mes calculs, j'ai compté la roupie comme équivalant à 40 cents. Je crois que le gouvernement des Indes considère qu'elle équivaut à 42 cents.

Les frais de déplacement sont payés par l'Etat et son traitement date du jour de son arrivée.

Voici quels sont les appointements attachés aux divers emplois du département:

Ingénieur des travaux—

Classe.	Traitement annuel.
Ingénieur en chef, 1re classe	$13,200
" 2e classe	12,000
Ingénieur dirigeant, 1re classe	9,000
" 2e classe	8,000
" 3e classe	7,200
Ingénieur des travaux, la 20e année et les années subséquentes	6,000
19e année de service	5,700
18e "	5,520
17e "	5,280
16e "	5,040
15e "	4,800
14e "	4,560
13e "	4,320
12e "	4,080
11e "	3,840
10e "	3,600
9e "	3,360
Sous-ingénieur—	
8e année de service	3,168
7e "	2,976
6e "	2,784
5e "	2,592
4e "	2,400
3e "	2,208
2e "	2,016
1re "	1,824

Occupons-nous maintenant des pensions de retraite:

Pensions.

Un ingénieur peut recevoir une pension, lorsqu'il prend sa retraite de son plein gré après 20 années révolues de service, ou lorsqu'il atteint l'âge de cinquante-cinq ans. Si, à une date antérieure, il est obligé de quitter le service à cause du mauvais état de sa santé, il peut recevoir une pension de retraite accordée aux invalides ou une gratification, proportionnée à la durée de ses services, comme suit:

Après dix ans de service, la gratification d'un invalide équivaut à un mois d'appointements pour chaque année.

Après dix ans, ou plus, de service, la pension d'un invalide est de:

Années révolues de service.	60e partie des appointements annuels.	Limite de la pension.
10	20	$ 400
11	21	560
12	22	720
13	23	880
14	24	1,040
15	25	
16	26	
17	27	
18	28	1,200
19	29	

Après au moins 20 années de service, un ingénieur reçoit une pension de retraite ne dépassant pas les montants suivants:

Années révolues de service.	60e partie des appointements annuels	Limite de la pension.
20 à 24	30	$1,600
25 et plus		2,000

Les ingénieurs qui ont fait preuve d'aptitudes spéciales après 3 années de service dans certains postes peuvent recevoir une pension supplémentaire de $400 par année.

CAISSE DE PREVOYANCE.

Les ingénieurs qui font partie du service versent une contribution obligatoire de 5 p. 100 du montant de leur traitement, ainsi qu'une contribution facultative de 5 p. 100 de plus. On leur crédite l'intérêt composé sur ces versements et la somme accumulée leur est remise lorsqu'ils prennent leur retraite, ou elle est remise à leurs héritiers, s'ils meurent avant de prendre leur retraite.

CONGE.

Un congé de faveur (sans aucune déduction) équivalant au onzième de la durée ininterrompue des services est accordé aux ingénieurs. Ceux-ci peuvent attendre jusqu'à ce qu'ils aient droit à trois mois de congé, ce qui exige 33 mois de service.

Des permissions et des congés spéciaux équivalant au plus à six années en tout peuvent être accordés pendant la durée des services d'un ingénieur. La durée de la permission est du quart de la durée des services. La permission ne peut être accordée pour plus de deux années consécutives. Au cours des deux premières années de permission, on accorde la moitié du traitement. Après deux ans, le quart du traitement.

Dans le calcul des pensions de retraite, la roupie compte pour 1s. 9d., ce qui équivaut à 42 cts 55-100.

J'attribue à la roupie une valeur de 40 cents. Tels sont les règlements aux Indes. J'appelle votre attention sur la question du congé, car je ne crois pas que nous ayons besoin des mêmes dispositions au Canada. Le climat des Indes est tel qu'il exige de plus longs congés qu'il n'est nécessaire d'en accorder ici; par conséquent, un seulement dans la division du génie, mais dans toutes les autres divisions de l'administration des Indes, les congés prolongés, durant jusqu'à deux années consécutives, sont de règle. Au Canada, il serait impossible d'accorder d'aussi longs congés. Néanmoins, il faudrait établir des règlements sévères afin d'éviter tout sujet de plainte lorsque quelqu'un demande un congé.

En Australie, on s'est aussi beaucoup préoccupé de cette question. Je lirai un résumé des règlements australiens, résumé que j'ai préparé:

Les candidats à des emplois dans la division professionnelle (bureau des ingénieurs du

département des Travaux publics) doivent être sujets anglais et être âgés de dix-huit ans et de vingt-deux ans au plus.

Après avoir subi un examen de concours, un candidat admis est nommé apprenti dessinateurs (cadet draughtsman). Le candidat admis fait d'abord un stage et ses appointements, au début, sont de £75 par année, et ils augmentent par faibles montants de £15 jusqu'à £150, par année.

Au temps indiqué, l'apprenti dessinateur peut se présenter aux examens pour devenir sous-ingénieur cadet. Les examens comprennent les mathématiques (y compris la trigonométrie plane et sphérique, le calcul, la géométrie analytique, l'algèbre, la statique, la dynamique et l'astronomie), la mécanique appliquée, les matériaux de construction, la construction de machines, des ouvrages hydrauliques, des chemins de fer, les travaux de plomberie hygiénique (deux quelconques de ces sciences), la physique, l'arpentage, le dessin et la préparation des plans.

Le candidat qui réussit est nommé sous-ingénieur cadet et reçoit tout d'abord des appointements de £175 par année.

Les candidats (autres que les apprentis dessinateurs) qui sollicitent l'emploi de sous-ingénieurs cadets doivent avoir obtenu le degré de B.E. ou de M.E. de l'université de Sydney ou un diplôme d'ingénieur civil de quelque université autorisée ou d'une école de génie civil, et ils doivent aussi exhiber un certificat d'un homme de profession comme attestant qu'il a fait des travaux sur le terrain et dans le bureau pendant au moins 9 mois. Ces candidats sont aussi tenus de subir un examen de concours concernant l'emploi des instruments, le dessin et la préparation des plans, et la rédaction des rapports relatifs à ces travaux.

Du rang de sous-ingénieur cadet on s'élève graduellement, grâce aux examens et aux emplois vacants, au rang de sous-ingénieur de 3e, 2e et 1re classe, puis à celui d'ingénieur divisionnaire et de premier sous-ingénieur des départements des chemins de fer, ponts et chaussées, aqueducs et travaux de drainage, respectivement, et enfin au rang d'ingénieur en chef des travaux de chemins de fer et de tramways, et d'ingénieur en chef des travaux hydrauliques, d'approvisionnement d'eau et de drainage.

Le tableau suivant indique le maximum et le minimum des traitements attachés aux classes ci-dessus mentionnées:

	De	A
Apprenti dessinateur..	£ 75	£ 150
Sous-ingénieur cadet..	175	230
Sous-ingénieur de 3e classe.. ..	230	300
Sous-ingénieur de 2e classe.. ..	300	400
Sous-ingénieur de 1re classe.. ..	400	500
Ingénieur divisionnaire..	510	600
Premier sous-ingénieur..	630	850
Ingénieur en chef..	825	1,000

CONGE.

Le règlement permet d'accorder à tous les fonctionnaires du département un congé de 18 jours ouvrables au cours de chaque année. Aussi, de courtes permissions pour des raisons spéciales, de pas plus de trois jours consécutifs, toute prolongation d'un congé spécial au-dessus de 3 jours devant être retranché du congé de l'année suivante ou du congé différé.

FRAIS DE DEPLACEMENT.

Le département accorde, à titre de frais d'entretien comme dépenses de voyage de 10s. à 17s. 6d. par jour, selon le traitement de l'ingénieur ou du fonctionnaire, et il paie, de plus, tous les frais de transport.

Des allocations de subsistance jusqu'à concurrence de 10 p. 100 du traitement sont accordées aux ingénieurs qui résident dans des parties éloignées du pays.

Le département semble n'avoir aucun système de pensions de retraite, mais il y a dans toute l'administration un système d'assurance obligatoire, moyennant le paiement des primes régulières et comportant des polices dont le chiffre est proportionné au traitement du fonctionnaire. Dans des cas exceptionnels, il est permis au fonctionnaire de ne pas s'assurer et dans ces cas-là, on retranche de son traitement une somme qui s'accumule avec l'intérêt composé. Lorsqu'il prend sa retraite ou meurt, la somme est remise au fonctionnaire ou à ses héritiers.

Monsieur l'Orateur, j'ai peut-être abusé de votre patience en lisant ces extraits, mais ceux-ci me semblent importants car ils démontrent quelle haute estime on a pour les services des ingénieurs dans d'autres parties de l'empire. Il devient de plus en plus évident que le Gouvernement du Canada, ou tout autre gouvernement ne peut pas s'attendre à obtenir les services d'hommes habiles à moins de les rétribuer généreusement. Il y a quelques jours, nous en avons eu une preuve frappante par la perte du sous-ministre du département des Chemins de fer et des Canaux qui occupe ce poste depuis sept à huit ans et qui touchait $8,000 par année, somme qui paraissait énorme aux yeux du public. Cependant une société privée a cru qu'il méritait de recevoir $25,000 par année et il a à bon droit décidé d'unir son sort à celui de cette compagnie. Tant que des compagnies et des particuliers pourront vous enlever vos meilleurs fonctionnaires, ou engager les jeunes gens de ce pays à se mettre à leur service, le département du génie au Canada demeurera dans l'état peu satisfaisant où il se trouve.

Je désire répéter ce que je disais en commençant: je ne dénigre pas nos fonctionnaires, car je crois que, tout bien pesé, ils forment un groupe d'hommes remarquables. La seule chose étonnante, c'est que vous ayez un aussi bon personnel. Mais rendez le service public plus attrayant et, lorsque vous vous serez entourés d'hommes plus habiles, vous l'aurez rendu plus efficace et vous ferez des économies. De meilleurs fonctionnaires surveilleront l'emploi des deniers publics, ils travailleront mieux et leurs efforts produiront de meilleurs résultats que ceux auquels vous pouvez vous attendre dans les circonstances actuelles.

Je ne voulais pas parler aussi longtemps, mais je m'intéresse vivement à ce sujet et j'ai cru devoir le signaler à la députation et au ministère. Je connais des fonctionnaires qui désiraient sortir de l'administration il n'y a pas longtemps, à cause de leur âge avancé, mais qui, dans leur propre intérêt et dans celui de leur famille, n'ont pas pu abandonner leur travail. Ils

resteront donc à leur tâche jusqu'à leur mort ou jusqu'à ce que quelqu'un qui convoite leur emploi réussisse à les faire chasser. Cela n'est pas juste. J'ai entendu dire et je crois que ce qui peut arriver de pis à un jeune homme ambitieux, c'est d'entrer au service de l'Etat.

Ils peuvent toujours compter qu'ils auront assez pour leur nourriture et leur habillement, mais pas beaucoup plus, avec leurs traitements. Ce serait une surprise pour moi, si, dans le cours de quelques années à venir, lorsque la demande d'ingénieurs compétents aura augmenté d'une façon énorme, car cette augmentation doit se produire et se produira, si nous n'avons pas une classe d'hommes de haute compétence dans le service public, et si nous n'avons pas des hommes de première force, le service public en souffrira.

Je n'ai pas l'intention de retenir votre attention plus longtemps. Je désire simplement présenter à la Chambre et au Gouvernement le cas des ingénieurs employés au service de l'Etat, avec l'espoir que l'on exigera plus de capacité pour l'admission dans le service, que le rang des ingénieurs sera amélioré, et qu'il seront placés sur le même pied que leurs collègues qui ont l'avantage d'être régis par la loi du service civil; que tandis que les salaires et les traitements augmentent dans les autres départements on devra s'occuper de la situation des ingénieurs qui sont peut-être le corps le plus important du service public, que leur prétention et leurs réclamations ne doivent pas être négligées, et qu'ils ne seront pas traités d'une façon qui fera perdre au pays ses meilleurs hommes.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, en parlant au nom du département dont j'ai l'honneur d'être le chef, et avec la connaissance de la position qu'occupe notre corps d'ingénieurs dans ce même département, je puis dire qu'il y a beaucoup à faire dans le sens de la proposition qui vient d'être faite par mon honorable ami (M. Warburton), surtout en ce qui touche la question du traitement. En parlant du corps des ingénieurs, je comprends non seulement ceux qui travaillent dans le département à Ottawa, mais tous ceux qui sont employés par tout le Dominion, et exercent leurs fonctions dans les divers centres importants du Canada. Mon honorable ami a dit qu'il était surprenant que nous ayons pu conserver des hommes aussi capables que ceux que nous avons dans notre département. J'ai déjà, à quelques reprises, exprimé la même opinion que vient d'émettre mon honorable ami. D'après mes observations, depuis que je suis ministre, il me fait plaisir de dire que le pays est heureux de posséder des hommes aussi capables et aussi consciencieux que ceux qui font partie du corps des ingénieurs, non seulement d'Ottawa mais de tout le Dominion.

Lorsque nous nous prenons à considérer les traitements que reçoivent les ingénieurs au service des diverses compagnies de chemins de fer ou d'autres compagnies exploitant les diverses industries de notre pays, il semble en effet remarquable que nous ayons pu nous procurer et retenir au service du Gouvernement autant d'hommes capables et expérimentés pour si peu d'argent. Jusque-là, je suis d'accord avec mon honorable ami dans les remarques qu'il a faites. J'approuve aussi son intention de donner tout l'encouragement possible aux ingénieurs à l'emploi du Gouvernement. Mais je ne partage pas l'opinion de mon honorable ami, lorsqu'il dit que, à part la question du traitement, ils sont traités bien différemment de ceux qui sont employés dans d'autres départements.

Mon honorable ami fait remarquer qu'ils n'ont pas droit à une pension de retraite. La même remarque s'applique aux autres employés publics qui sont entrés en fonction dans ces dernières années. Sous l'ancienne loi du service civil, les fonctionnaires publics avaient droit à une pension de retraite, mais il y avait dans le département des Travaux publics un grand nombre d'employés, non pas seulement des ingénieurs mais des architectes et des commis remplissant, dans les différentes branches, des fonctions importantes n'étant pas également des fonctionnaires permanents. Lorsque la loi actuelle du service civil vint en vigueur, je crois qu'il n'y avait, sur un total de 230 employés dans le département des Travaux publics à Ottawa, que 36 dans les conditions voulues par la loi du service civil, et, conséquemment, il y avait près de deux cents employés dans la même situation relativement aux droits à la pension de retraite. Mon honorable ami sait sans doute que la loi des pensions de retraite a été abolie il y a quelques années, et que ceux qui sont entrés dans le département depuis cette époque n'ont droit à aucune pension de retraite. Le personnel du génie civil en dehors d'Ottawa est dans la même situation que plusieurs autres employés dans le service extérieur des différents ministères. Il est vrai qu'ils ne sont pas régis par la loi du service civil; cette loi ne s'applique pas non plus aux autres employés dans le service extérieur des différents départements. Conséquemment, les employés extérieurs ne sont pas dans une situation pire que les autres fonctionnaires publics. Peut-être que mon honorable ami a basé quelques-unes de ses remarques sur la situation qu'occupaient des ingénieurs du département des Travaux publics avant que la loi du service civil vînt en vigueur. Tout le personnel à Ottawa a été compris dans les effets de cette loi. Et si quelques-uns ont été placés comme premiers commis, et que d'autres commis l'ont été

dans une division ou une autre, c'était pour leur donner entière justice, afin de les mettre dans la division à laquelle ils avaient droit d'appartenir par rapport aux traitements qu'ils recevaient, et ce que nous avons fait pour eux n'a été que pour leur donner justice complète et non pas, je puis en donner l'assurance à mon honorable ami, dans le désir de commettre aucune injustice, ou parce que nous ne voulions pas reconnaître les services importants qu'ils rendaient au pays.

Je veux maintenant faire quelques remarques au sujet de la manière dont nous remplissons de temps à autre les rangs du personnel des ingénieurs, et je crois que cette pratique est propre à obtenir pour le pays de bons serviteurs tout autant que celle qui prévaut dans d'autres pays. Nous avons, monsieur l'Orateur, dans notre corps d'ingénieurs, dispersé dans tout le Canada, et je ne voudrais pas faire d'exception dans ce que je vais dire, des hommes qui font honneur au pays, qui sont capables de bien remplir leurs fonctions et qui, je crois, les remplissent de façon à servir les meilleurs intérêts du pays.

Je les crois très intelligents, et ce qui est encore de plus grande importance, je les crois absolument honnêtes, sans exception aucune, et s'efforçant de donner au pays pleine valeur pour l'argent qui est dépensé sous leur surveillance. De temps à autre, nous encourageons les jeunes gens qui graduent dans différentes écoles polytechniques, en leur donnant un emploi pendant les vacances sous la direction des ingénieurs surveillants. Si ces jeunes gens se montrent habiles dans les travaux qui leur sont confiés, nous leur donnons un emploi permanent, et à mesure qu'ils acquièrent une plus grande expérience, d'année en année, nous élargissons la nature de leurs fonctions et leur donnons des emplois comportant plus de responsabilité. C'est de cette façon que nous recrutons nos ingénieurs dans le pays, et autant que je sache, nous avons fait très peu d'erreurs dans nos nominations.

Je ne traiterai pas spécialement des travaux que font nos ingénieurs à Ottawa et dans le pays, mais je puis dire que tous ceux qui dans cette Chambre voient le travail des ingénieurs du département des Travaux publics doivent s'appercevoir que non seulement ces ingénieurs font du bon travail mais qu'ils appliquent toutes leurs énergies à donner la plus entière satisfaction à veiller à ce que les travaux confiés à leur soin soient bien et fidèlement exécutés.

Je suis très heureux que mon honorable ami ait appelé l'attention de la Chambre sur cette question. J'admets avec lui que les traitements sont petits, bien qu'ils soient plus élevés qu'ils l'étaient il y a quelques années. Tous les ans nous reconnaissons les services qu'ils rendent en leur donnant une augmentation de traitement, dans quelques cas $50, dans d'autres $100, et dans d'autres, un peu plus. Nous employons l'argent mis à notre disposition par la Chambre de la manière qu'elle nous a autorisés de l'employer. Je ferai déposer avec plaisir sur le bureau de la Chambre, le rapport demandé dans la motion de mon honarable ami.

(La motion est adoptée.)

MOTION CONCERNANT ANGUS SAUVE.

M. GUSTAVE BOYER (Vaudreuil) demande:

Copie de toute correspondance, rapports et dépêches, documents et autres papiers se rapportant, de quelque façon que ce soit, à la demande d'un homestead par les membres de la famille d'Angus Sauvé, qui a fait partie de la campagne sud-africaine et qui est mort peu de temps après son arrivée dans le pays.

Sir WILFRID LAURIER: Adopté.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION GENERALE DU BILL No 48 MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

M. L. J. PAPINEAU (Beauharnois) propose la 2e lecture du bill n° 48 modifiant la loi des chemins de fer.

Sir WILFRID LAURIER: Expliquez-vous.

M. PAPINEAU: Ce projet de loi, monsieur l'Orateur, a pour objet de rappeler un des amendements apportés à la dernière session au paragraphe 1 de l'article 298 de la loi des chemins de fer, relativement aux dommages causés à la propriété par des incendies allumés par des locomotives employées par des compagnies de chemins de fer dans l'exploitation de leurs lignes. Cet article est comparativement récent; il a été mis pour la première fois dans la loi des chemins de fer de 1903 comme conséquence, je crois, de la décision rendue par le conseil privé dans la cause Roy *versus* le chemin de fer du Pacifique, cause que tous les honorables membres de cette Chambre connaissent sans doute. Cet article dit, tout d'abord, que les compagnies sont responsables des dommages causés aux biens détruits par le feu allumé par une locomotive, soit par négligence ou autrement, et que la compagnie peut être poursuivie devant tout tribunal ayant juridiction compétente. La responsabilité des compagnies est pleinement établie, mais elle est modifiée dans les mots suivants qui disent que s'il est démontré que la compagnie fait usage d'un outillage moderne et efficace, et n'a pas montré de négligence d'autre part, sa responsabilité dans tel cas, pour dommages causés par un ou plusieurs incendies allumés dans une même occasion,

est limitée à $5,000 sans considération de la valeur ou du nombre des propriétés détruites. Ce qui veut dire, monsieur l'Orateur, que dans le cas où une étincelle échappée d'une locomotive d'une compagnie de chemin de fer détruirait par le feu tout un village ou toute une ville, s'il est établi qu'elle avait un outillage moderne et efficace, elle ne sera obligée alors de payer que $5,000 qui seront divisés entre ceux dont les propriétés auront été détruites en cette occasion. Telle était la loi en vigueur depuis 1903 jusqu'à la dernière session, alors que la Chambre a adopté un bill apportant deux amendements à cet article. Le premier amendement supprimait l'énumération des biens pour la perte desquels on pouvait réclamer des dommages de la compagnie, et mettait à la place le mot "toute propriété". Le deuxième amendement ajoutait les mots: "en vertu de cet article" et après le mot "recouvrable" dans la 9e ligne, qui était nécessaire aussi, et le bill fut alors envoyé au Sénat.

Lorsqu'il est revenu on y avait ajouté un autre amendement qui, à mon avis, devrait être abrogé. Cet amendement est comme suit:

Pourvu, en outre, que la compagnie aura droit, jusqu'à concurrence de la compensation recouvrable, au bénéfice de toute assurance effectuée sur les biens du propriétaire. Cette assurance, si elle est payée avant que le montant de la compensation soit déterminé, sera déduite de cette compensation; si elle n'est pas payée, la police ou les polices seront transportées à la compagnie et la compagnie pourra instituer une action en vertu de ces polices.

En vertu de cet amendement, les compagnies de chemins de fer ont le droit de réclamer du propriétaire une somme égale au montant qu'elles lui payent, à même l'assurance qu'il peut y avoir sur une propriété quelconque qu'elles ont détruite par le feu provenant de leurs locomotives, pourvu qu'elles démontrent qu'elles se servent d'appareils modernes et en bon état de fonctionnement et ne sont pas autrement coupables de négligence. Comme vous le savez, monsieur l'Orateur, le montant pour lequel les propriétés sont généralement assurées ne représente qu'une partie de leur valeur. Dans la plupart des cas, j'ose dire que cela représente la moitié ou les deux-tiers de cette valeur. En vertu de cette loi telle qu'amendée et telle qu'elle est maintenant, si une propriété valant $15,000 est assurée pour $5,000, et si elle est détruite par le feu provenant d'une locomotive, le propriétaire n'a virtuellement pas de recours contre la compagnie, parce qu'il est obligé de donner l'argent qu'il pourrait recevoir de la compagnie d'assurance afin de rembourser à la compagnie de chemin de fer ce qu'elle lui a payé. La conséquence en est que depuis la mise en vigueur de cet amendement, toute propriété située près d'un chemin de fer et exposée à être détruite par le feu provenant des locomotives, est assurée par le propriétaire pour le bénéfice exclusif de la compagnie de chemin de fer jusqu'à concurrence de la pleine responsabilité limitée de cette dernière compagnie. Cette loi, dans le cas actuel, enlève au propriétaire son assurance pour laquelle il a peut-être payé pendant de longues années des primes annuelles pour sa propre protection, et donne cette assurance aux compagnies de chemins de fer qui, bien qu'elles soient seules responsables de la perte de la propriété, non seulement ne payent pas un sou, mais privent en même temps le propriétaire de l'indemnité partielle qui eut pu l'aider dans des circonstances aussi difficiles. Je crois, monsieur l'Orateur, que cet amendement devrait être abrogé et que l'on devrait rétablir l'ancien article qui, à mon avis, va assez loin, sinon trop loin en faveur des compagnies de chemins de fer.

Le paragraphe 3 de l'article 298 déclare que les compagnies de chemins de fer ont un intérêt assurable dans les propriétés qu'elles peuvent endommager ou détruire par des incendies de cette nature. Mais si elles veulent avoir une assurance, rien ne les empêche de l'avoir en en payant le coût, comme tout le monde. Les principales objections à cet amendement dont je propose l'abrogation peuvent se résumer comme suit:

1. Il rend impossible tout recours contre les compagnies de chemins de fer pour compensation partielle des dommages provenant des incendies allumées par leurs locomotives, et rétablit l'ancienne loi en vigueur avant 1903.

2. Il enlève au propriétaire le bénéfice d'un contrat d'assurance passé entre lui et la compagnie d'assurance et donne ce bénéfice à la compagnie de chemin de fer qui n'était pas partie au contrat.

3. En conséquence, il force le propriétaire à payer des primes d'assurance sur ses propriétés, mais pour le bénéfice des compagnies de chemins de fer qui touchent l'assurance au détriment du propriétaire.

Tel est l'objet de ce bill, monsieur l'Orateur, et j'ai l'honneur d'en proposer la 2e lecture.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Comme l'a démontré mon honorable ami (M. Papineau) cet amendement dont il a parlé a été présenté par le Sénat, dans l'acte concernant les chemins de fer en 1909, et il en résulte, comme il l'a dit avec raison, que la responsabilité de la compagnie de chemin de fer est limitée à $5,000 à moins qu'il ne soit prouvé qu'il y a eu négligence de la part

de la compagnie de chemin de fer. L'amendement présenté par le Sénat peut se résumer comme suit: si une propriété détruite par un incendie causé par une locomotive a été assurée, l'assurance serait virtuellement déduite du montant que la compagnie de chemin de fer aurait à payer. En d'autres termes, il était établi en principe que l'assuré ne recevrait pas de dommages-intérêts de la compagnie de chemin de fer pour sa perte, tout en touchant l'assurance, ce qui lui donnerait double compensation pour la même perte, et que la compagnie de chemin de fer, tout en étant obligée de payer des dommages jusqu'à concurrence d'un certain montant, serait protégée en proportion de l'assurance touchée par le propriétaire. Il y a une certaine raison à cela, mais comme mon honorable ami l'a démontré, il pourrait y avoir des cas où la compagnie de chemin de fer y gagnerait au lieu d'y perdre, si une action lui était intentée. Quoi qu'il en soit, on m'a représenté avec beaucoup de force qui si cet acte de la dernière session doit rester dans le statut, il serait à propos de l'amender de façon que le propriétaire qui a payé les primes sur les polices pût recouvrer les primes en question. Depuis deux ans que je suis membre du cabinet, on m'a fait de fortes représentations dans le sens de l'amendement présenté l'an dernier par le Sénat, et il y a des raisons en faveur d'une disposition à cet effet. Mon honorable ami a cité des cas où cela deviendrait injuste. En vue des représentations qui m'ont été faites depuis quelques semaines au sujet de ce bill, et afin de permettre à ceux qui sont en faveur du bill comme à ceux qui y sont opposés d'exposer leurs vues à la Chambre, je suggérerais à mon honorable ami que nous le soumettions à un comité spécial ou au comité des chemins de fer, qui est assez nombreux pour fournir un grand nombre de comités spéciaux. Si mon honorable ami veut consentir à cela, je n'ai aucune objection à le 2e lecture.

(La motion est adoptée, et le projet de loi lu pour la 2e fois.)

2e LECTURE DU BILL RELATIF A LA LIGNE DE FLOTTAISON DES NAVIRES.

M. E. N. LEWIS (Huron-ouest) propose la 2e lecture du projet de loi (n° 10) relatif à la ligne de flottaison des navires.

—Monsieur l'Orateur, je demande que ce projet de loi ainsi que le suivant (n° 11), relatif à l'emploi de la télégraphie sans fil sur les navires, soient admis à la 2e lecture et renvoyés au comité permanent sur la marine.

(La motion est adoptée, et le projet de loi lu pour la 2e fois.)

2e LECTURE DU BILL RELATIF A L'INSTALLATION D'APPAREILS POUR LA TELEGRAPHIE SANS FIL SUR LES NAVIRES.

M. E. N. LEWIS (Huron-ouest) propose la 2e lecture du projet de loi (n° 11) relatif à la télégraphie sans fiil sur les navires.

Monsieur l'Orateur, je demande que ce projet de loi soit aussi renvoyé au comité mentionné ci-dessus.

(La motion est adoptée, et le projet de loi lu pour la 2e fois.)

2e LECTURE DU BILL RELATIF AUX BLESSURES CAUSEES PAR LES AUTOMOBILES.

M. E. N. LEWIS (Huron-ouest) propose la 2e lecture du projet de loi (n° 13) relatif aux blessures corporelles causées à la personne par des automobiles.

—Monsieur l'Orateur, je demande qu'un comité soit saisi de ce projet de loi.

Sir WILFRID LAURIER: Il faudrait en saisir le comité des bills divers et d'intérêt privé.

M. SPROULE: N'est-il pas inexpédient de saisir le comité des bills d'intérêt privé d'un projet de loi d'intérêt public? Il semble y avoir contradiction. Tout membre a le droit de demander qu'un comité spécial ou un comité général de la Chambre soit saisi d'une mesure.

Sir WILFRID LAURIER: De ce que ce comité porte le nom de comité des bills d'intérêt privé, il ne s'ensuit pas qu'il ne puisse s'occuper que de ces sortes de bills; il a qualité pour s'occuper également de projets de loi de cette nature-ci. Je ne vois pas pourquoi le projet de loi ne serait pas envoyé devant ce comité pour y être examiné. Cependant, nous pouvons bien le réserver et dans l'intervalle j'en conférerai avec le ministre de la Justice.

(La motion est adoptée, et le projet de loi lu pour la 2e fois.)

DISCUSSION DU BILL No 56 MODIFIANT LA LOI DES BANQUES.

M. JOSEPH DEMERS (Saint-Jean-et-Iberville) propose la 2e lecture du projet de loi n° 56 modifiant la loi des banques.

—Monsieur l'Orateur, le but des amendements que je propose est de tâcher de prévenir le répétition des malheurs financiers, des désastres, pour parler plus exactement, dont certaines parties de notre pays ont été le théâtre depuis un certain nombre d'années, par l'établissement d'un système qui, pour ne pas être parfait, serait, je crois, une amélioration considérable appor-

tée à celui que nous avons aujourd'hui. Non pas, monsieur l'Orateur, que je veuille prétendre par là que notre système de banque n'est pas bon, car je suis convaincu du contraire et je ne voudrais le changer dans son ensemble pour aucun autre actuellement en opération dans les autres pays; mais quelque bon qu'il soit, il présente des imperfections, des lacunes, que sa mise en opération nous a permis de découvrir et auxquelles il est de notre devoir d'apporter remède, si possible.

L'opinion publique réclame des réformes et, je crois, des réformes de la nature de celles que je tends à introduire.

La raison pour laquelle je propose ces amendements est qu'il m'a été donné de constater, dans des circonstances extrêmement pénibles et regrettables, la presqu'impossibilité pour les actionnaires de pouvoir se rendre compte des opérations des banques dont ils font partie, le manque de sécurité pour les déposants, et l'inefficacité de la loi pour atteindre le but que s'était proposé le législateur, celui de permettre au Gouvernement de contrôler la situation financière des banques.

Je n'ai pas l'intention d'entrer dans de longues considérations sur le rôle important que jouent nos institutions financières, ni de parler de l'influence énorme qu'elles exercent sur l'existence d'un pays, ou sur la nécessité, résultant de leur rôle, qu'elles soient assises sur une base solide, même inébranlable. Ce sont des choses connues de tous et j'entrerai immédiatement dans la discussion des clauses du bill que j'ai l'honneur de proposer.

La première clause de mon bill se lit comme suit:

28a. A l'assemblée annuelle qui est tenue pour l'élection des directeurs, et avant la dite élection, le président ou la personne agissant comme tel, doit rendre aux actionnaires présents à la dite assemblée, un compte détaillé des opérations de la banque, des prêts ou avances faits par la banque à toute personne, compagnie ou association, et dont le montant excéde la somme de dix mille dollars, et donner, s'il en est requis, tous les renseignements relatifs aux garanties de la banque sur tous les dits prêts ou toutes les dites avances.

Quelles seraient les raisons de cette innovation?

Je suis convaincu, monsieur l'Orateur, que des pertes considérables, pertes qui, dans bien des cas ont amené la faillite des institutions qui les subissaient, ne se seraient pas produites si les opérations des banques avaient été mieux connues des actionnaires. J'ai été informé, et je suis fortement porté à croire que, dans un bon nombre de nos institutions financières, il n'y a que les présidents, les inspecteurs généraux et les gérants généraux qui soient au courant de la situation financière réelle de leur banque respective. On fait, à l'assemblée annuelle, un rapport qui se compose d'un nombre considérable de chiffres

laissant voir un passif et un actif, mais ces chiffres ne veulent absolument rien dire, et les actionnaires, les déposants et le Gouvernement doivent se fier absolument et exclusivement à l'honorabilité, à l'honnêteté de ceux qui préparent ces rapports. Mais si, à l'assemblée annuelle, au lieu de se contenter de donner des chiffres, on entrait dans les détails, en mentionnant le nom des personnes avec lesquelles on transige, la nature et le montant de ces transactions, les garanties obtenues et détenues par la banque, il ne se produirait pas de ces pertes totales de sommes énormes qu'un débiteur parvient à se faire avancer par les banques, et qu'il n'obtiendrait certainement pas si ces transactions étaient mises devant les actionnaires, qui avec le système actuel, ne sont que des membres absolument passifs. Voilà les raisons de cet amendement. Et, monsieur l'Orateur, toujours dans le but que les actionnaires deviennent une partie plus active dans l'administration des banques, je demande d'amender la section 31 de la loi des banques de manière à faciliter la tenue des assemblées générales spéciales. La loi actuelle fixe à 25 le nombre des actionnaires requis pour convoquer telles assemblées pourvu qu'ils soient propriétaires de 1-10 du capital souscrit de la banque, tandis que mon amendement porte à 15 le nombre d'actionnaires requis pourvu qu'ils soient propriétaires de 1-20 du capital souscrit.

Puis, monsieur l'Orateur, comme il a été constaté mainte et mainte fois que les actionnaires apparents ne sont pas toujours des actionnaires *bona fide*, mais souvent ne sont que des prête-noms et des insolvables, qui n'ont jamais payé un centin sur le montant des parts qu'ils détiennent, mais ont simulé des paiements par la livraison de billets sans cesse renouvelés et renouvelés à chaque échéance pour le plein montant, afin, dis-je, de corriger un peu cet abus dont les conséquences peuvent être et ont été souvent désastreuses pour les déposants, je propose de corriger la loi en rendant impératif pour les directeurs, au lieu d'être facultatif, l'exercice du droit qui leur est conféré par la loi d'annuler toute souscription d'actions à moins qu'une somme égale à 10-100 du montant souscrit ne soit réellement payée lors de telle souscription ou dans les 30 jours après telle souscription.

Maintenant, monsieur l'Orateur, j'ai cru bon de tenter d'introduire dans notre loi des dispositions nouvelles créant le système d'inspection des banques par le département des Finances du Canada.

Ai-je besoin de dire qu'il est de première importance pour le public que le Gouvernement puisse exercer une surveillance effective sur nos institutions financières. Notre loi actuelle elle-même montre combien ce principe est élémentaire; les dispositions actuelles démontrent que le lé-

gislateur a cru établir cette surveillance, nous n'avons qu'à référer aux sections 112, 113, 114, 147, 148, 149, 150, 151 de la loi actuelle pour nous en convaincre. De plus, la section 153 édicte les peines les plus sévères contre ceux qui manquent de se conformer aux dispositions de la loi à cet égard. Il est donc bien évident que le législateur a compris la nécessité de cette surveillance et y a attaché une grande importance. Or, j'affirme sans crainte, que le but poursuivi par le législateur ne peut être atteint avec la loi actuelle. J'affirme qu'il est impossible au département des Finances et au public de se rendre compte de la situation financière d'une banque à la lecture des rapports mensuels et annuels de chaque banque, et je crois que personne ne pourra prétendre le contraire, et si l'on ne peut prétendre le contraire et que l'on admette la nécessité qu'il y a que le département des Finances connaisse la situation financière réelle des banques, on est obligé par le fait même d'admettre la nécessité d'amender la loi, et je crois que l'amendement qui s'impose est celui de créer l'inspection par le département des Finances.

J'ai été témoin de faillites de banques épouvantables, c'est le mot. Depuis des années, les rapports annuels et mensuels étaient faux ou ne représentaient pas la situation financière de ces banques. Des succursales de ces banques avaient été établies en bon nombre dans un temps où la banque était dans l'état le plus complet d'insolvabilité, absorbant les économies de toute la population des endroits où ces succursales étaient établies. Un bon nombre d'actionnaires pour des montants énormes étaient et avaient toujours été des insolvables. Des crédits de centaines de mille dollars avaient été avancés à des gens qui ne présentaient aucune garantie quelconque et le résultat a été déplorable, terrible, désastreux et je suis convaincu et je crois fermement que ces désastres auraient été évités ou au moins considérablement amoindris avec le système d'inspection que je propose. Le public, en face des événements assez récents qui se sont produits, requiert cette réforme, et c'est fort de l'opinion publique que je propose la deuxième lecture de mon bill.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Certaines parties de ce projet de loi pourront être utilisées lorsque nous délibérerons la loi des banques; mais il renferme certaines dispositions très discutables à l'égard desquelles je m'abstiendrai pour le moment de me prononcer. L'honorable député ferait bien, à mon avis, d'imiter l'exemple d'un de ses collègues et de permettre que son projet de loi, à la suite de sa 2e lecture, soit envoyé devant le comité des banques et du commerce, ce qui en permettra la délibération ultérieure lorsque la mesure ministérielle pour la revision de la loi des banques sera sur le tapis.

J'accueillerais volontiers l'adoption de la motion, pourvu que ce bill soit mis à l'étude avec d'autres projets, devant le comité des banques et du commerce, à une autre étape.

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

DISCUSSION GENERALE DU BILL RELATIF AUX LIQUIDATIONS.

M. A. MEIGHEN (Portage-la-Prairie) propose la 2e délibération du bill n° 65 ayant pour objet la modification de la loi des liquidations.

—Comme je ne m'attendais pas qu'on aborderait cette mesure ce soir même, je ne saurais rien ajouter aux éclaircissements que j'ai donnés, à l'occasion de la première délibération. Ce projet de loi, d'ailleurs, ne demande guère d'explications. Il comble une lacune dans la loi des liquidations. Dans la loi modifiant la loi des liquidations, il est décrété qu'appel peut être interjeté d'un seul juge à la nouvelle cour d'appel du Manitoba, au lieu d'être porté devant la cour du banc du roi en banc, ainsi que constitué primitivement. La nouvelle cour d'appel du Manitoba a remplacé l'ancienne cour du banc du roi en banc, c'est donc devant la première que sera porté l'appel, au lieu d'être porté devant ce dernier tribunal. Dans la loi des liquidations, il est, en outre, décrété qu'appel peut être interjeté de la cour du banc du roi en banc à la cour suprême du Canada. Le Gouvernement voulait sans doute combler cette lacune, mais par inadvertance, elle ne l'a pas été.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): La loi des liquidations que l'honorable député cherche à modifier y gagnerait sans doute à cette refonte; mais à mon sens, rien n'empêche que l'amendement ne s'applique également à la cour d'appel de la Colombie-Anglaise. La cour d'appel d'Ontario est revêtue de juridiction, aux termes actuels des Statuts revisés. L'honorable député désire modifier la loi, en y faisant figurer la cour d'appel du Manitoba, mais la Colombie-Anglaise resterait sans juridiction. Il serait bon d'y faire figurer la Colombie-Anglaise. A mon avis, il conviendrait de confier l'étude de cette question à un comité composé de cinq députés, hommes de loi de préférence à un comité de la Chambre.

M. MEIGHEN: J'adhère volontiers, en principe, à la proposition formulée par le ministre de la Justice; seulement il y a en ce moment devant les tribunaux des litiges qui demanderaient cette modification, avant que la question fût définitivement réglée. Il

me répugnerait de voir le bill confié à un comité spécial, s'il devait s'ensuivre des retards dans son adoption. Quant à la cour d'appel de la Colombie-Anglaise, je ne m'opposerais nullement à ce qu'on la fît figurer dans le bill à l'étude; mais ne serait-il pas possible d'apporter cette modification de suite, quitte à faire délibérer le bill en comité général de la Chambre?

L'hon. M. AYLESWORTH: Il y a peut-être d'autres articles de la loi des liquidations qui demanderaient modification, afin de les faire correspondre avec ce bill.

(La motion est adoptée. Le projet de loi est lu pour la 2e fois et renvoyé au comité relatif au projet de loi (n° 65) tendant à modifier la loi des liquidations.)

L'hon. M. AYLESWORTH: Je propose que le bill soit renvoyé à un comité spécial composé de M. Carvell, M. H. H. McLean, M. Lewis, M. Meighen et moi-même.

(La motion est adoptée.)

2e LECTURE DU BILL CONCERNANT LES VOIES DE FAIT ET LES ACTES CRIMINELS CONTRE LA PERSONNE.

M. LEWIS propose la 2e délibération du bill (n° 71) concernant les voies de fait et les actes criminels commis contre la personne.

—Je demande que ce bill et les projets de lois nos 13 et 14 se rattachant tous à des actes criminels prévus par le code pénal, soient adoptés maintenant en 2e délibération sans discussion et renvoyés à un comité spécial.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): Nous pourrions sans doute avantageusement adopter une disposition similaire à celle que nous venons de prendre relativement au bill ayant pour objet la modification de la loi des liquidations. Il figure dans cette mesure certaines propositions qu'il me répugnerait de voir adopter. L'honorable député veut que le viol sur la personne d'une fille âgée de moins de quatorze ans soit inscrit au nombre des actes criminels entraînant la peine capitale.

Notre loi décrète déjà la peine de mort comme punition du viol et je ne m'explique pas la nécessité de viser ici cette catégorie spéciale du viol. On le sait toutefois, bien que le viol soit un crime entraînant la peine capitale, jamais encore au Canada cette peine n'a été appliquée. Quant à savoir s'il serait utile d'édicter une loi spéciale sur cet objet, ainsi que le propose l'honorable député, j'ai bien mes doutes à cet égard. Cependant il figure dans ce projet de loi d'autres dispositions qui s'imposent à notre étude et il serait sans doute préférable de renvoyer le tout au même comité, si l'honorable député a la chose pour agréable.

(La motion est adoptée. Le projet de loi est lu pour la 2e fois.)

M. LEWIS: Je propose que le bill (n° 13) touchant les blessures corporelles causées aux personnes par des automobiles et le bill (n° 14) concernant les armes offensives et les personnes condamnées à mort soient renvoyés au même comité.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION GENERALE DU BILL DE LA LOI SUR L'INTERET.

M. H. H. MILLER (Grey-sud) propose la 2e lecture du projet de loi (n° 73) modifiant la loi sur l'intérêt.

—Au commencement de la session, j'ai saisi la Chambre d'un projet de loi visant un objectif similaire à celui que cherche à réaliser la mesure en discussion. Il a bien surgi quelques doutes sur la question de savoir si nous avions juridiction; aussi je retirai mon bill pour y substituer une autre mesure, qui est maintenant devant la Chambre et contre laquelle on ne saurait formuler pareille objection. Ce bill porte, en effet, qu'un créancier hypothécaire peut, à une époque quelconque rembourser la somme principale due sur une hypothèque, et cela en donnant un mois d'avis, ou encore en versant l'intérêt d'un mois pour tenir lieu de ce mois d'avis.

A mon sens, c'est là une disposition parfaitement légitime et contre laquelle nul créancier hypothécaire ou autre ne saurait raisonnablement soulever d'objection. Le bill dans sa rédaction actuelle, n'a pas d'effet rétroactif. Il décrète, toutefois, que bien que le texte du contrat puisse stipuler que la somme principale en souffrance ne saurait être remboursée que sur paiement d'une prime, le débiteur qui donne l'hypothèque sur immeuble peut, toutefois, verser cette somme, en donnant un mois d'avis ou en versant l'intérêt d'un mois en guise de prime. Or, le principal dû sur une hypothèque ne peut demeurer en souffrance et l'existence d'arrérages ne saurait être tolérée que de l'agrément ou de l'initiative des deux parties intéressées, l'emprunteur et le prêteur. Et si les deux parties consentent à laisser les arrérages s'accumuler sur hypothèque, leurs droits, à mon avis, devraient être égaux, autant que faire se peut. Quels sont les droits du créancier hypothécaire (mortgagee)? Il a la faculté d'intenter des poursuites contre le débiteur qui donne hypothèque sur son immeuble (mortgagor), afin de recouvrer le paiement de son principal, sans aucun avis

préalable. D'ordinaire, il a la faculté de vendre l'immeuble auquel est attachée l'hypothèque, en donnant un mois d'avis. Cependant, la plupart de nos compagnies de prêts dans l'Ontario, ainsi que dans les provinces de l'Ouest, prétendent que, lorsque le principal est en souffrance pendant une période de temps assez prolongée, l'exercice du droit de vente peut avoir lieu, sans avis préalable. Le créancier hypothécaire (mortgagee) peut intenter des poursuites en confiscation, et cela sans avis. Il peut intenter une action, sans avis, pour le recouvrement du principal en souffrance. Le créancier hypothécaire, ayant la faculté de recouvrer son principal en souffrance, sans avis, devrait accorder également au débiteur le privilège de rembourser le principal en souffrance, sans avis. Je ne demande pas qu'on accorde pareil privilège au débiteur ayant donné hypothèque; je désire seulement qu'on lui permette de payer, sur un mois d'avis.

Dans la province d'Ontario, il existe une loi autorisant le débiteur ayant donné hypothèque à rembourser le principal en souffrance, en donnant trois mois d'avis ou en versant l'intérêt de trois mois sous forme de prime. Je vise à abréger cette période de temps et à la ramener à un seul mois. Les particuliers qui prêtent de l'argent sur hypothèque, en Ontario, n'exigent pas les trois mois d'avis ni l'intérêt des trois mois sous forme de prime. C'est là, toutefois, la pratique en vogue parmi les compagnies de prêts.

On me dira peut-être que ce projet de loi tend à porter atteinte aux contrats intervenus entre simples particuliers et qu'il faut bien se garder d'empiéter ainsi sur les droits des particuliers. A cela je réponds que nombre de dispositions législatives édictées ici portent atteinte aux traités intervenus entre particuliers.

En outre, je tiens à signaler ici les circonstances dans lesquelles le débiteur donnant l'hypothèque passe son marché. Il demande un prêt d'argent. D'ordinaire il veut qu'on lui verse l'argent à une certaine date; il tient à purger une hypothèque, à acheter une propriété, ou à acquitter une dette venant à prochaine échéance. Dans la formule de demande il ne figure pas d'ordinaire de condition portant qu'il lui faudra payer l'intérêt de trois mois ou bien donner trois mois d'avis, pour rembourser le principal en souffrance; il ne constate l'existence de cette condition que lorsque vient le moment de signer l'hypothèque, quelques jours avant d'utiliser l'argent.

La formule d'hypothèque usitée chez les compagnies de prêt est fort longue et contient nombre de conventions. Pour le débiteur donnant l'hypothèque, la lecture de ce contrat serait œuvre de longue haleine, et c'est à peine si un sur cent saisirait bien le texte de ce traité, quand bien même il se donnerait la peine de le lire. Mais même en supposant qu'il parcourût et comprît ce traité, s'il y refusait son assentiment, ce refus entraînerait des retards dans l'obtention de l'argent dont il a peut-être un besoin urgent, dans le moment. Et on lui dirait probablement que s'il refusait de signer le contrat à cause de cette clause, force lui serait de payer les frais afférents à l'inspection de sa propriété ainsi que les honoraires à l'avocat pour la confection de l'acte d'hypothèque, outre la commission de l'agent chargé d'obtenir le prêt. Ainsi, pour parer aux dépenses et éviter tout retard, et comme le malheur, si cela doit aboutir au désastre, est éloigné de cinq ans, il signe d'ordinaire l'hypothèque. En réponse à l'objection qu'on pourrait formuler que ce bill porte atteinte aux traités intervenus entre particuliers, je rappelerai à la Chambre qu'il figure dans notre code de lois une mesure législative, due à l'initiative de l'honorable Edward Blake en 1889 et qui depuis trente ans fait partie de notre législation et la voici: disons qu'un débiteur donnant hypothèque emprunte de l'argent, sur mortgage pour vingt, quinze ou dix ans; or, bien qu'il se soit engagé par contrat à utiliser cet argent et à payer l'intérêt pour cette période de temps il peut, toutefois, après avoir utilisé l'argent pendant cinq ans, rembourser le principal, en payant un intérêt de trois mois, sous forme de prime. Voici donc un exemple absolument similaire d'atteinte portée aux contrats. Aujourd'hui, un individu emprunte de l'argent:

Quand le principal est exigible, la compagnie de prêts, si elle ne peut pas à ce moment placer l'argent dans quelque endroit à meilleur compte, laisse l'hypothèque se prolonger davantage, jusqu'à ce qu'elle puisse en réclamer le paiement et placer l'argent à un taux plus élevé d'intérêt. Alors, à une époque où ce sera désavantageux pour l'emprunteur, l'argent est réclamé pour être placé à un taux plus élevé et le débiteur doit naturellement emprunter la somme à un taux plus élevé ou l'obtenir d'une façon quelconque. Si ce bill devient loi, l'usage se répandra pour les compagnies hypothécaires et de prêts de s'occuper promptement du renouvellement des emprunts quand ils arrivent à échéance, et alors le prêteur et le débiteur auront des chances égales, que le taux de l'intérêt augmente ou diminue.

Quand j'ai présenté le premier bill, on s'y est opposé en donnant comme motif le défaut de juridiction et en vue de faire disparaître cette objection, j'ai employé dans le bill que je discute en ce moment, les termes mêmes de l'honorable Edward Blake qui se trouve à l'article 10, chapitre 120 des statuts revisés du Canada, 1906. Dans le premier bill, je disais que le débiteur devrait payer le prêt hypothécaire

en donnant un avis d'un mois pour le remboursement ou en payant les intérêts d'un mois. Mais dans le bill actuel, je dis, comme M. Blake disait dans son article, qu'après le remboursement ou après l'offre du capital principal avec un intérêt supplémentaire d'un mois, ou après un mois d'avis, si l'offre est refusée, nul intérêt ne pourra être perçu, ce qui équivaut à dire que le débiteur peut payer et que le prêteur doit accepter. Mais les termes que j'ai employés mettent clairement le bill sous la juridiction de la Chambre et je suis certain que le ministre de la Justice le confirmera, parce que d'après la clause 19 de l'article 91 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, nous avons le droit comme membres de la Chambre de régler les questions d'intérêt. J'ai parlé à un grand nombre de mes collègues dont quelques-uns sont ici ce soir et j'en ai très peu rencontré qui ait présenté des objections au bill et la plupart d'entre eux étaient vivement en sa faveur. J'espère donc recevoir l'appui de la Chambre.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): Quand mon honorable ami a demandé la 2e lecture du bill qui est remplacé par celui-ci, une certaine quantité d'objections semblaient devoir être présentées par plusieurs députés et une question sérieuse fut soulevée par des éminents membres du barreau, quant au droit qu'avait cette Chambre de légiférer sur ce sujet. On prétendit que le but réel du bill alors à l'étude était de faire un nouveau contrat entre le prêteur et l'emprunteur et de substituer ce nouveau contrat légal en remplacement de l'acte d'hypothèque qui avait été consenti. Je crois qu'il y avait beaucoup de doutes relativement aux expressions employées dans ce bill pour savoir si la loi traitait de la question d'intérêt dont le Parlement a naturellement le droit exclusif de s'occuper en vertu de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Certainement mon honorable ami a reçu cet avertissement parce qu'il a retiré le bill, avec la permission de la Chambre et lui a substitué celui-ci.

En ce qui concerne la rédaction du bill, je crois que chacun sera tenu de confesser qu'il ne légifère que sur l'intérêt et en conséquence le Parlement serait compétent pour adopter une loi semblable, s'il croyait qu'il est bon de le faire. Mais bien que ce soit probablement le cas, je crois que nous ne pouvons pas perdre de vue le fait que le but de cette législation, si elle devient loi, sera de substituer un nouveau contrat fait en vertu de cette loi fédérale, au contrat que le prêteur et l'emprunteur avaient consenti à l'époque où l'argent avait été prêté. La question se présente alors de savoir si la Chambre est décidée à adopter cette mesure, ou ayant le pouvoir

M. MILLER.

de le faire, s'il est convenable d'exercer ce pouvoir.

Je suis d'avis qu'il fut un temps où sous la rigueur de contrats usuraires, des charges lourdes étaient imposées aux emprunteurs dans le besoin et qui se trouvaient entre les mains de prêteurs cupides. Je doute que ce temps existe encore. Je crois que nous sommes arrivés à un tel état de choses dans ce pays, comme peut-être dans tous les pays civilisés, où l'argent est simplement une commodité de l'existence et que celui qui en possède demande pour son usage exactement ce qu'il lui rapporterait dans les marchés monétaires de l'univers. Celui qui en a besoin sait parfaitement qu'il n'est pas réduit à un seul prêteur. S'il ne peut pas obtenir ici ce dont il a besoin sur la garantie qu'il a à offrir, il ira ailleurs. Il est évident qu'autant la garantie qu'il offre sera inférieure, autant il aura à payer davantage pour le prêt qu'il désire sous forme d'un taux d'intérêt plus élevé. Je pense qu'il ne serait pas prudent d'essayer de limiter la liberté de contracter, quant au montant de l'intérêt, c'est-à-dire d'un intérêt raisonnable, qu'un emprunteur qui désire se servir d'argent pendant quelque temps, consent volontiers à payer et s'engage par contrat à payer au prêteur.

Il me semble que nous sommes ici en présence d'une proposition qui est en réalité de même nature que celle qui tend à régler le taux de l'intérêt qu'un emprunteur devrait payer et qu'un prêteur devrait accepter. Je ne crois pas qu'il y ait quoi que ce soit de déraisonnable pour un prêteur de stipuler, en avançant de l'argent à un emprunteur, que s'il n'est pas payé quand le terme arrivera, il aura trois mois d'avis avant d'être forcé de l'accepter. L'expérience montre, je crois, qu'un spéculateur qui vit en prêtant aux autres l'argent que son travail a probablement accumulé, trouve qu'il ne peut pas s'assurer d'un nouveau placement de son argent, en moyenne avant une durée de trois mois.

Il peut avoir la chance de prêter son argent immédiatement après l'avoir touché, mais les probabilités sont autant qu'il lui faudra attendre plus de trois mois pour trouver un nouveau placement.

Quoi qu'il en soit, s'il dit franchement à l'emprunteur, lorsqu'il s'agit des conditions du remboursement: " Si vous ne pouvez pas me payer, si vous ne me payez pas au jour de l'échéance, si vous retardez le remboursement, vous me paierez trois mois d'intérêt ou l'équivalent de trois mois d'intérêt, en guise d'avis " et si l'emprunteur consent et accepte cette condition, en pleine connaissance de cause, je ne vois pas pourquoi le Gouvernement interviendrait et dirait: " Non, monsieur le prêteur, nous ne permettrons pas un pareil contrat, et nous vous obligeons à accepter un mois d'intérêt ou un mois

d'avis, sous peine de ne pas recevoir d'intérêt du tout.

Voilà exactement à quoi se résume la proposition de mon honorable ami. Il veut que si l'argent n'est pas remboursé à l'échéance, en dépit de toute stipulation, l'emprunteur puisse donner un mois d'avis, et si le prêteur refuse d'accepter le paiement à l'expiration du mois, il renonce à tous les intérêts à venir. Je doute que la Chambre soit disposée à empiéter ainsi sur la liberté de contracter qui doit exister entre citoyens, dans l'intérêt général du pays. Pour ma part, je considère qu'il ne serait pas sage d'intervenir ainsi dans les contrats. Avec une semblable disposition l'emprunteur aura plus de difficuté à trouver de l'argent. Le prêteur qui aura à compter avec cette disposition de la loi, dira à l'emprunteur : je ne vous prêterai pas d'argent, ou si je vous en prête j'exigerai un intérêt plus élevé, une demie pour cent de plus, ou à peu près, vu que je perds tout intérêt si je n'accepte pas le remboursement à une minute d'avis.

Il me semble qu'il vaudrait mieux s'en rapporter au jeu ordinaire des opérations financières et à la concurrence entre les prêteurs qui n'ont d'autre ambition que de trouver de bons placements. Je sais parfaitement que nous avons dans nos statuts une disposition à peu près semblable, que mon honorable ami a suivi d'assez près dans la rédaction de son bill. Dans la loi sur l'intérêt, il y a une disposition concernant les hypothèques consenties pour cinq ans et plus. Quand le capital ou l'intérêt n'est pas payé à l'expiration de cinq ans, à compter de la date de l'hypothèque, en aucun temps après l'expiration de ce délai, un débiteur peut rembourser le capital et l'intérêt jusqu'à la date du paiement ou de l'offre de paiement, en ajoutant trois mois d'intérêt; si le porteur de l'hypothèque refuse, il n'a plus droit à d'autre intérêt.

M. MILLER: J'aimerais à savoir du ministre de la Justice si l'article qu'il vient de mentionner ne constitue pas une intervention beaucoup plus grave dans la liberté de contrat entre particuliers, que le bill que j'ai déposé et que nous discutons en ce moment.

L'hon. M. AYLESWORTH: C'est possible, mais là n'est pas la question dans le moment. Je disais que je connais parfaitement l'existence de cette disposition dans nos statuts. Elle accorde au prêteur trois mois d'intérêt ou trois mois d'avis. Mon honorable ami propose de réduire cela à un mois et d'étendre cette disposition à tous les contrats de prêts, tandis qu'elle ne s'applique actuellement qu'aux hypothèques immobilières.

Quant à la question de savoir si cette disposition constitue un empiètement sur la liberté de contrat, je me proposais de dire un mot des circonstances dans lesquelles cette disposition a été introduite dans notre loi, car pour ma part, j'y vois une preuve du danger qu'il y aurait à introduire d'autres lois de cette nature dans nos statuts. Cette loi a été votée il y a environ trente ans, à la session de 1880 et en consultant les débats auxquels elle a donné lieu, je vois que le bill, déposé par un simple député, partisan du Gouvernement, semble avoir été combattu par presque tous les ministres du jour. Le bill fut vivement et longuement combattu justement pour la raison que j'ai donnée il y a un instant, parce qu'il constituait une intervention non justifiée dans la liberté et l'inviolabilité. Le projet fut néanmoins voté en dépit de l'opposition des membres du Gouvernement, individuellement.

Cette loi est toujours restée en vigueur depuis. J'ignore quelle influence elle a pu avoir sur la rédaction des contrats d'hypothèques, mais je n'ai pas le moindre doute que c'est là qu'il faut chercher la raison de cette condition presque générale de trois mois d'avis, ou trois mois de gratification qu'on trouve aujourd'hui dans tous les contrats portant hypothèque.

Les parties rédigent le contrat de manière à le faire concorder avec cette disposition de la loi et si l'on décide maintenant que dans les contrats futurs, ce délai sera réduit à un mois dans l'intérêt de l'emprunteur et au détriment du prêteur, je suis convaincu que le résultat sera tel que je l'ai indiqué, il y a un instant.

Permettez-moi encore une seule remarque. Je considère qu'en 1880 les conditions concernant la facilité et les difficultés d'emprunter de l'argent étaient bien différentes de ce qu'elles sont en 1910.

Quoi qu'il en soit, dans cette partie du pays que j'habite, je sais parfaitement qu'au cours des années en question l'un des grands maux dont se plaignait l'emprunteur et qui faisait sentir ses effets partout, c'était cette habitude qu'avaient prise les compagnies de prêts ou les sociétés de construction de représenter faussement le véritable taux d'intérêt qu'ils exigeaient des emprunteurs, grâce à la façon dont les hypothèques étaient rédigées. Ces hypothèques comprenaient l'intérêt et le capital pour l'entière période qu'elle devait durer; on ajoutait donc le montant total de l'intérêt à celui du principal, et l'on avait l'habitude de diviser le résultat en autant de paiements que l'emprunteur désirait établir, quatre par année peut-être, de sorte qu'en partageant le total de cette addition, ces compagnies exigeaient à chaque quartier, suivant le temps que courait cet emprunt, l'argent prêté jusqu'au paiement de tout le montant; de cette façon un homme, après avoir payé, en réalité, le plein montant emprunté, ou la plus grande partie de

ce dernier, se trouvait à acquitter véritablement peut-être quatorze, quinze ou dix-huit par cent, au lieu de six, de sept ou de huit par cent qu'il croyait avoir consenti d'acquitter et que, après computation, il paraissait payer. C'était un mal qu'a fait disparaître cette législation. Les hypothèques de cette nature n'existent plus. Aujourd'hui on emprunte de l'argent, soit d'un particulier, soit d'une compagnie, en s'obligeant de payer l'intérêt simple calculé à tant par cent et payable soit annuellement, soit tous les six mois. Celui qui contracte une obligation de renouveler ses paiements, et cela les yeux ouverts et tout en étant parfaitement libre, et qui consent à payer l'intérêt de trois mois au cas où il ne pourrait s'acquitter à l'échéance, ou donner un avis de trois mois, n'a pas besoin, ce semble, d'être protégé par une législation pour changer son contrat, et s'il n'existe pas un mal considérable à faire disparaître grâce à la législation proposée par mon honorable ami, m'est avis qu'il serait de mauvaise politique d'adopter cette législation.

M. F. B. CARVELL (Carleton, N.-B.): Lorsqu'on a soulevé cette question au commencement de la session actuelle, j'ai prétendu avec énergie que la proposition soumise alors par mon honorable ami (M. Miller) n'était pas du ressort de ce Parlement; cependant, je suis maintenant convaincu que le projet de loi qui nous est soumis est du domaine de notre juridiction.

L'honorable ministre de la Justice reconnaît ce fait-là, et j'estime qu'aucun membre de la Chambre ne contredira cet avancé. Il devient donc une question de politique de savoir si l'on devra ou non adopter cette proposition de loi. Tout en hésitant beaucoup à ne pas partager l'opinion d'un esprit aussi certain et aussi mûri que celui de l'honorable ministre de la Justice, cependant, puisqu'il s'agit d'une question non pas de loi, mais de politique n'importe quel membre de la Chambre a le droit d'exercer son jugement. L'honorable ministre (M. Aylesworth) a invoqué des raisons assez fortes contre l'adoption de ce projet de loi, mais il est des arguments également bons qui contrebalancent ceux invoqués par mon honorable ami. L'honorable ministre de la Justice avance comme proposition qu'il s'agit ici d'un contrat dans lequel nous n'avons pas le droit d'intervenir. J'admets cela, s'il s'agit purement d'une question de contrat entre deux parties, et je dirai que ce Parlement n'a peut-être pas le droit d'intervenir, bien qu'à toutes les sessions auxquelles j'ai assisté, nous ayons adopté des législations qui intervenaient dans les conventions. Le prêt d'argent se trouve concentré à certaines compagnies du Canada à tel point qu'il est devenu presque nécessaire de s'adresser à ces derniers pour emprunter de l'argent. Ces associations sont devenues une nécessité publique, pour ainsi dire, et si les compagnies de prêts concluent des conventions déraisonnables, je me demande pourquoi on ne limiterait pas leurs opérations aux contrats raisonnables faits par des compagnies d'utilité publique. Ainsi, par exemple, depuis l'année dernière ou depuis deux ans, la commission des chemins de fer a trouvé nécessaire d'intervenir dans le cas de conventions conclues entre les compagnies de chemins de fer et les expéditeurs de marchandises dans tout le pays. On a forcé l'expéditeur à signer une demande au dos de laquelle se trouvaient indiquées certaines conditions que, pour la plupart du temps on ne lisait pas, et dont le vulgaire ne pouvait comprendre la signification légale, et le résultat de ces conventions, c'était qu'au cas où les marchandises se trouvaient perdues ou endommagées au cours du transport, l'expéditeur n'avait aucun recours contre la compagnie du chemin de fer.

La commission des chemins de fer est intervenue pour modifier cet état de choses. Il en est ainsi dans le cas de celui qui expédie un télégramme: il doit se soumettre à une certaine convention et j'ose dire qu'il n'y a pas plus de cinquante membres de cette Chambre qui aient jamais lu ces conditions-là. Quand il nous faut nous adresser à ces compagnies publiques, elles nous forcent à accepter ces conventions dont la portée n'est pas comprise parfaitement par la plupart des gens, et il en est ainsi dans une très grande mesure des compagnies de prêts.

Je puis entretenir des préjugés contre des compagnies de prêts. Quand j'ai commencé à pratiquer la loi, je conservais avec soin tous les dollars que je pouvais gagner; je recherchais des clients et j'ai accepté d'agir en qualité d'avocat pour une compagnie de prêts; j'ai résigné cet emploi au bout d'un an, parce que, à mon avis, les propositions qu'on me faisait étaient des plus injustes au point de vue de l'équité. Je ne mentionnerai pas son nom, mais cette compagnie de prêts obligeait l'emprunteur de signer un contrat et de fournir une hypothèque qu'on devait acquitter par paiements égaux. J'admets qu'une grande partie des compagnies de prêts, peut-être toutes, ont aboli cette forme de contrat par lequel l'emprunteur se trouvait forcé de signer des conditions dont il ne connaissait pas la véritable importance au point de vue légal.

L'honorable ministre de la Justice dit qu'il n'est pas équitable que celui qui a conclu une convention d'après laquelle il ne sera pas obligé de recevoir son argent sans retirer par avance un intérêt de trois mois, soit forcé d'accepter ce paiement si on acquitte un mois d'intérêt.

J'aimerais bien savoir en quoi la compagnie de prêt diffère d'une banque. La compagnie effectue des prêts à longue

échéance, tandis que la banque ne prête son argent que pour peu de temps. Mais que penserait-on d'une banque qui exigerait d'un client le paiement d'avance d'un mois d'intérêt avant de lui permettre de retirer un billet qu'il aurait négligé d'acquitter le jour même de l'échéance? Pareil procédé soulèverait des protestations telles que les échos n'en tarderaient pas à parvenir jusqu'à cette enceinte parlementaire.

Rien n'est plus difficile, on le sait, que de dépouiller les classes privilégiées des privilèges dont elles ont toujours joui. Chaque jour on se heurte à cette difficulté; on y fait face en ce moment dans la mère patrie. De temps à autre on abolit certains de ces privilèges sans nuire à personne; on s'étonne seulement de ne pas les avoir abolis plus tôt. De même si le présent bill est adopté, on se demandera dans un an pourquoi l'on a tant tardé à effectuer cette réforme. Je considère qu'aucune compagnie de prêts, que nul ne court le risque de rien perdre dès qu'il est versé une somme suffisante quand l'engagement n'est pas acquitté le jour même de l'échéance.

Je ne sais s'il est déjà arrivé à certains d'entre nous de tenter d'amener des compagnies de prêts à donner main levée d'une hypothèque avant l'échéance. On constatera qu'en bien des cas le particulier qui trouve l'occasion de vendre son immeuble, en entier ou en partie, ne peut le faire tant qu'il n'a pas purgé l'hypothèque, et que certaines compagnies de prêt, pour dégrever l'immeuble, n'exigent pas seulement un ou trois mois d'intérêt, mais jamais moins de six mois; j'en sais même qui ont osé demander jusqu'à un an d'intérêt.

Je ne crois pas, advenant l'adoption du présent projet de loi, que le Parlement doive prendre les compagnies de prêts en bien grande pitié. Je veux une somme égale de justice pour tout le monde et qu'on en use équitablement à l'égard de ces compagnies; mais si jamais la Chambre fut saisie d'un projet de loi marqué, selon moi, au coin de la justice et de l'équité, c'est bien celui qui nous occupe en ce moment et que je me ferai un réel plaisir d'appuyer de mon vote.

M. MEIGHEN: Avant les quelques brèves observations que j'ai à faire au sujet de ce projet de loi, je veux dire l'explication que je m'en donne, explication qui n'est pas en contradiction avec celle du ministre de la Justice, bien qu'elle diffère peut-être de celle de l'honorable député (M. Carvell).

Le projet de loi ne me semble pas avoir d'effet rétroactif. La première phrase circonscrit l'effet de la loi aux seuls contrats à intervenir; l'insertion d'une virgule en troisième ligne ne me paraît pas avoir d'autre objet que celui-là. Si je pensais qu'il en dût être autrement et que le bill dût, de ce chef, avoir quelque effet rétroactif, je ne pourrais l'appuyer à cet égard. Etant donc donné que les dispositions du bill ne sont applicables qu'aux seuls contrats hypothécaires ou renouvellements d'hypothèques à intervenir après l'établissement de la nouvelle loi, je veux faire part à la Chambre des raisons qui me font appuyer ce projet de loi.

Avant d'adopter aucun bill de cette nature, la Chambre doit d'abord se demander s'il est dans l'intérêt public ou non. Quand il l'est, il me semble que la Chambre a droit de légiférer au risque même de se heurter à des engagements déjà contractés. Il va sans dire qu'en pareil cas il est beaucoup plus difficile de convaincre la Chambre que l'intérêt public réclame l'adoption du projet de loi, mais c'est là, en définitive, l'unique considération qui doit peser sur la détermination du député.

Quelle est la portée du bill? Il y est prescrit que, advenant l'échéance d'une hypothèque qui n'est pas acquittée par la suite, si la compagnie ou le créancier hypothécaire ne fait pas signer un nouveau contrat à son débiteur, le créancier est tenu d'accepter le montant de sa créance après avis signifié un mois d'avance. Si le débiteur sur hypothèque n'est pas en mesure d'acquitter sa dette, il reste assujéti aux remèdes de l'hypothèque et le créancier peut insister sur ces remèdes ou mettre son débiteur dans une situation embarrassante. Si le débiteur ne purge pas sa dette à l'échéance, le créancier hypothécaire est tenu de le prévenir d'avoir à signer un nouveau contrat ou verser le montant qu'il lui doit. Par contre, si le créancier garde le silence et laisse les choses suivre leur cours, il doit en subir les conséquences et se dire qu'il devra accepter ce qui lui est dû, après avis d'un mois.

Ces prescriptions ne peuvent nuire à personne; quel avantage offrent-elles? Je considère qu'elles en comportent un très grand. Tout d'abord, le ministre de la Justice prétend qu'à l'heure actuelle les conditions ne sont plus les mêmes qu'à l'époque où l'honorable Edward Blake déposait le projet de loi auquel il a fait allusion. Il se peut que dans l'Ontario et plus particulièrement dans les milieux où le ministre de la Justice recrutait sa clientèle, la situation se soit ainsi modifiée; mais je ne crois pas exagérer en disant qu'elle est encore la même qu'autrefois, sinon plus marquée, dans la partie occidentale du Canada. Dans les régions nouvelles de l'Ouest, le débiteur ordinaire sur hypothèque n'est pas plus l'égal du créancier hypothécaire, surtout quand c'est une compagnie qui est créancière, que la moyenne des débiteurs sur hypothèque n'étaient ceux de leurs créanciers à l'époque où fut rendue la loi dont a parlé l'honorable ministre de la Justice.

Il arrive fort souvent qu'en ces parties du pays les débiteurs sont des étrangers. Je suis certain que quatre fois sur sept celui qui dans l'Ouest grève sa terre d'une hypothèque ne se rend pas bien compte de la plupart des stipulations du contrat hypothécaire et n'est pas en mesure de s'en faire une idée bien nette, surtout en ce qui a trait aux clauses pénales.

Conséquemment, non seulement la Chambre a la faculté de s'interposer entre les parties, lorsqu'elle le peut avantageusement, et de rendre impossible un marché inique, mais elle est tenue de le faire. Le ministre de la Justice a déclaré que nous ne devons pas intervenir entre le créancier hypothécaire et son débiteur, ni leur dire: Il ne faut pas passer un marché qui punirait un débiteur hypothécaire et l'obligerait à donner trois ou six mois d'avis si le jour même où la créance devient exigible, il constate qu'il ne l'a pas payé ou qu'il est incapable de la payer. Je ne conçois pas qu'on puisse commettre ainsi une injustice grave. Tant que le créancier conserve tous ses recours, il ne saurait y avoir d'injustice à son égard, et nous disons en même temps que, si le débiteur, qui n'est pas généralement aussi renseigné que son créancier laisse passer le jour de l'échéance, il poura s'acquitter en donnant un mois d'avis, à moins que le créancier ne le mette au courant de tous les faits le jour même de l'échéance, ou peu de temps après, et ne lui dise: Venez passer un nouveau marché. Je ne vois en ceci aucune injustice envers le créancier hypothécaire. Il est peu probable que la Chambre protègera trop le débiteur.

Les différentes provinces ont empiété sur le domaine qui est inviolable, au dire du ministre de la Justice. Dans tout le Canada, du moins dans ma province, des lois concernant les rapports entre le prêteur et l'emprunteur ont été adoptées dernièrement, et je dois dire qu'elles ont bien servi l'intérêt public. A l'heure qu'il est, au Manitoba, tout marché par lequel l'emprunteur s'engage à payer un intérêt supérieur à 12 p. 100 est considéré comme un contrat usuraire; le prêteur est passible de certaines peines et il ne peut pas recouvrer sa créance. C'est ce domaine que le ministre de la Justice tient pour inviolable. Le présent projet de loi repose sur les mêmes principes que les lois que le ministre de la Justice a citées et qui sont certainement d'intérêt public. Lorsque le ministre avoue qu'au cours de sa longue carrière il n'a pas constaté que ces lois aient eu des résultats préjudiciables, il me semble que cet aveu doit beaucoup contribuer à nous convaincre qu'elles n'ont pas eu de conséquences nuisibles.

Certes, la loi à laquelle on a fait allusion était d'intérêt public, mais serait-il d'intérêt public de permettre aux compagnies de prêts hypothécaires de grever les propriétés pendant vingt ou quarante ans, de rendre impossible la remise de titres clairs pour une période plus longue? On s'est prévalu des lois plusieurs fois, à juste titre et avec de bons résultats. Ce bill repose sur les mêmes principes; c'est un pas dans la bonne voie. Sa portée n'est pas considérable, je voudrais l'augmenter au point d'obliger les compagnies de prêts hypothécaires, soit à accepter des versements à l'échéance, soit à recevoir le paiement après un mois d'avis. Si le bill allait jusque-là, il me semblerait plus avantageux, mais tel quel, il servira les intérêts généraux de la population et je me crois tenu de l'appuyer.

M. W. E. NESBITT (Oxford-nord): Tout ce que je puis dire c'est que j'appuierai le projet de loi tel qu'il est. Auparavant, il avait un effet rétroactif et j'ai déclaré à son auteur que je ne pouvais pas l'approuver pour ce motif. Je ne crois pas qu'il cause d'injustices; au contraire, nombre de compagnies de prêts hypothécaires et de sociétés de crédit n'inscrivent pas ces conditions dans leurs contrats. Je sais que plusieurs débiteurs ne lisent pas assez attentivement les contrats hypothécaires. L'inconvénient provient de ce qu'ils ont beaucoup de confiance en ceux qui leur prêtent de l'argent, et de ce qu'ils ne lisent pas l'acte entier se bornant à s'assurer de la somme et de l'intérêt mentionnés.

Je ne suis pas d'avis que le bill commettra une injustice, parce que les prêteurs se plieront aux exigences de la loi, lorsqu'elle aura été adoptée. L'honorable député (M. Meighen) l'a dit très clairement, lorsqu'une créance hypothécaire devient exigible, le prêteur est libre d'obliger son débiteur à renouveler sa créance, de sorte qu'il peut se protéger de cette manière. Quant à moi, j'ai été beaucoup mêlé à des prêts d'argent et, pendant dix ans, je n'ai jamais demandé à un débiteur hypothécaire de signer un contrat contenant une semblable clause pénale sans la lui expliquer entièrement. Et lorsque je l'expliquais, le débiteur refusait de signer.

Il y a trop de concurrence de nos jours entre les prêteurs et, par conséquent, dans mon district du moins, les emprunteurs ne sont pas obligés de signer des marchés renfermant une clause semblable. Si une compagnie de prêts ou de crédit refuse de prêter des fonds à un individu sans lui imposer cette clause pénale, l'emprunteur peut les obtenir ailleurs. Mes commettants accepteraient volontiers le bill tel qu'il est; voilà pourquoi je l'appuierai.

M. MILLER: Le ministre de la Justice déclare que nous n'avons pas le droit d'intervenir dans des marchés que les gens ont passés les yeux ouverts et en toute liberté. J'ai tenté de faire voir que les marchés n'ont pas lieu sciemment et libre-

ment. Quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent les débiteurs hypothécaires ignorent absolument que le contrat renferme une telle stipulation. Le ministre craint qu'une conséquence de l'adoption du présent projet de loi ne soit de rendre plus difficiles les emprunts hypothécaires et d'élever le taux de l'intérêt. Eh bien, je suis d'avis que ce danger n'est pas à craindre, car il y a trop de concurrence entre les prêteurs d'argent.

Les compagnies de prêt sont les seules qui ont une clause de ce genre. Les compagnies de garantie, les compagnies d'assurances et les prêteurs ne l'ont pas, de sorte qu'il n'y a aucun danger d'augmentation des taux de l'intérêt. Mon honorable ami, le ministre de la Justice, dit que nous n'avons aucun droit d'intervenir dans les marchés, et il a fait remarquer que l'honorable député qui a proposé l'article 10 dans la loi de l'intérêt, qui permet à une personne de payer une hypothèque en aucun temps, après cinq ans, quelle que soit la longueur du temps qu'il a promis de garder cette hypothèque, n'était pas un membre du Cabinet et que sa proposition a été adoptée malgré le Gouvernement. Mais le député qui a présenté ce bill qui est encore dans nos statuts était l'honoble Edward Blake. Il l'a fait adopter il y a trente ans, et cette loi a toujours existé depuis; et il est démontré qu'elle était excellente. Bien qu'elle ait été votée contre les vœux des membres du gouvernement d'alors, si un gouvernement essayait aujourd'hui de rappeler cet article 10, il s'éleverait une clameur qui causerait beaucoup d'embarras. Si cette loi est juste, aucune raison n'empêche alors que nous adoptions le bill que je propose. Quelle est la différence entre l'article 10 de M. Blake et l'article 10 du bill que je propose? Celui de M. Blake, bien qu'une personne puisse avoir emprunté de l'argent pour une période de 20 ans et avoir consenti à payer l'intérêt pendant cette période, et ne pas rembourser le capital, cet article dis-je lui donnait le privilège de payer sa dette au bout de cinq ans malgré son engagement, et ainsi de se débarrasser de l'hypothèque Comparons-le avec l'amendement que je propose. Par cet amendement, article 10 a, je propose que si l'argent emprunté n'est pas remboursé à l'époque stipulée, l'emprunteur peut donner un mois d'avis de son intention de payer, et le prêteur est obligé d'accepter l'argent avec un mois d'intérêt. Ainsi que l'a fait remarquer l'honorable député de Portage-de-la-Prairie (M. Meighen), ce n'est pas intervenir en aucune façon dans un marché, mais décréter simplement que l'on ne devrait pas s'engager, pour l'avenir, à certaines obligations qui sont contraires à l'intérêt public. Tous les ans la législature provinciale et le Parlement fédéral votent des lois semblables. Dans l'Ontario et sans doute dans d'autres provinces, nous avons le "Mechanics Lien Act" qui décrète que bien qu'un ouvrier s'engage par contrat à se désister de ses droits d'hypothèque sur les travaux qu'il a faits, ce contrat est nul et sans effet parce qu'il est contraire à l'intérêt public. Dans notre loi relative au transport de marchandises par les voies de navigation, présentée comme mesure ministérielle pendant cette session, bien que les expéditeurs puissent prendre certains engagements et signer certaines feuilles de chargement, ils ne sont aucunement liés.

Si, comme nous l'a dit ce soir le ministre de la Justice, l'article 10 de la loi de l'intérêt a été présenté il y a 30 ans par M. Blake, alors simple député, contrairement aux désirs et adopté malgré le vote contraire des membres du gouvernement d'alors. . .

M. SPROULE: Mon honorable ami commet une injustice à l'égard de quelqu'un en disant que cette loi a été présentée par M. Blake. Je me rappelle qu'elle l'a été par le Dr. Orton.

M. MILLER: C'est possible, mais M. Blake en a été le parrain, et on l'appelle communément la loi Blake. Si cette loi, qui a été présentée et adoptée contre le désir du gouvernement, a produit d'excellents résultats, c'est un très bon précédent, et je n'ai aucun doute que si le bill que je propose devient loi, il donnera des résultats aussi bons.

M. BARKER: Le bill s'applique-t-il aux hypothèques présentement en existence ou renouvelées, ou s'applique-t-il seulement à celles de l'avenir.

M. MILLER: Je ne désire aucunement que ce bill ait des effets rétroactifs. Il s'appliquera seulement aux hypothèques nouvelles ou renouvelées.

M. BARKER: Il vaudrait mieux alors l'exprimer clairement.

(La motion est adoptée. Le bill est lu une 2e fois, et la Chambre se forme en comité pour la discussion des articles.)

L'hon M. PUGSLEY: J'appellerai l'attention de l'auteur de ce bill sur le point suivant: Quel effet aurait-il dans les cas où il n'existerait aucune convention? Il me semble que des tribunaux interpréteraient cet article comme signifiant que, si une personne ne paie pas son hypothèque le jour même qu'elle devient due, elle ne pourra la racheter sans donner un mois d'avis ou payer un mois d'intérêt. Ce ne doit pas être certainement l'intention de mon honorable ami (M. Miller). L'article devrait être modifié de façon à ce qu'il soit bien clairement compris qu'il ne doit s'appliquer qu'aux seuls cas où le marché empêche l'emprunteur de rembourser le principal échu, sans payer trois mois d'intérêt ou donner trois mois d'avis. Dans ma province, un hypothécaire a, ordinaire-

ment le droit de payer son hypothèque en tout temps après son échéance, à moins que cette hypothèque ne soit continuée d'année en année et que les intérêts soient payés; dans ce cas les tribunaux disent qu'une entente implicite est survenue entre les parties, qui empêcheraient de rembourser l'argent sans qu'un avis soit donné, dans certains cas, un avis de trois mois, dans d'autres un avis de six mois, suivant la période pendant laquelle les intérêts étaient payables. Mais d'après cet article, comme je l'ai dit, je crois que les tribunaux diraient, en l'absence d'aucune convention, que l'emprunteur ne peut pas payer toute l'hypothèque à moins de donner un mois d'avis ou payer un mois d'intérêt.

M. SPROULE: Si l'emprunteur ne paie pas l'hypothèque à l'échéance, la compagnie peut exiger l'intérêt pour une nouvelle période, et elle l'exige.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais supposons qu'il n'existe pas d'entente au sujet d'un avis ou de l'intérêt pour trois mois, et que cependant l'emprunteur néglige de payer l'hypothèque à l'échéance, et retarde d'une semaine; alors, en vertu de cet article, il ne pourrait pas la racheter à moins de payer un mois d'intérêt. Ce serait une injustice et je ne crois pas que ce soit l'intention de l'auteur de ce bill que la loi soit ainsi.

M. CARVELL: Ne pourrait-on pas accomplir cet objet en insérant un autre paragraphe à l'effet que l'article 10a ne s'appliquera pas à aucune hypothèque dans laquelle on n'aura pas inséré la condition de l'avis de trois mois?

L'hon. M. PUGSLEY: Une autre question que je me demande est celle de savoir si l'article, tel qu'il est libellé, s'appliquerait réellement aux cas où il existe un marché. Les tribunaux ne prétendraient-ils pas, vu que l'article ne parle pas de marchés, que le Parlement n'a pas voulu qu'il s'applique aux cas où il y en a un? Dans ce cas-là l'article n'obtiendrait pas les résultats que l'honorable député (M. Miller) a en vue. Je puis me tromper mais c'est ce qui me frappe.

M. CARVELL: Je ne puis convenir de cela. Toute la teneur de l'article veut que dans tous les cas où l'argent n'a pas été payé à l'époque convenue le paiement en puisse être fait en donnant un mois d'avis ou en offrant un mois d'intérêt. Je crois qu'il en serait ainsi, soit que le marché exige trois mois d'avis ou qu'il n'en exige pas. Je suis porté à croire que l'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley) a raison de ce qu'il dit que cet article s'appliquerait également à tous contrats, qu'ils entraînent une peine ou non.

M. MEIGHEN: Quant à la première proposition je dois dire, en toute déférence, car je sais que l'opinion du ministre des Travaux publics en matières légales sera acceptée avant la mienne, que je crois que l'honorable ministre a raison et que les tribunaux seraient tout probablement portés à dire que cet article exige qu'un avis est nécessaire dans tous les cas. Quant à l'autre proposition qu'il est douteux que les tribunaux diraient que cet article doit prévaloir contre toute stipulation expresse, je dois dire que je ne m'accorde pas avec le ministre. Dans tous les cas, je crois qu'il est possible d'apporter remède à ces deux questions, et je proposerais ce qui suit: après le mot "alors" dans la sixième ligne de l'article, ajouter les mots suivants:

Nonobstant toute stipulation contraire dans le contrat d'hypothèque ou dans tout renouvellement d'hypothèque.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela ferait.

M. MEIGHEN: Puis pour répondre à l'autre objection ajouter l'article suivant:

Pourvu que rien de contenu dans le contrat ne soit interprété comme exigeant qu'intérêt soit payé ou un avis soit donné par l'emprunteur qu'il n'est pas obligé de payer à l'époque de l'adoption de cette loi.

L'hon. M. PUGSLEY: Ou bien:

Lorsqu'il n'est pas obligé par le contrat d'hypothèque ou un autre marché à le faire.

Cela demande une rédaction soignée.

M. MILLER: Je crois que le comité ferait aussi bien de lever séance et rendre compte de ses travaux et nous étudierons le bill à une autre séance.

(Le comité rend compte de ses travaux.)

2e LECTURE.

Du projet de loi (n° 75), déposé par M. Harris modifiant le Code criminel.

RENVOI DU BILL RELATIF AUX PRIMES DES VOLONTAIRES DE LA GUERRE SUD-AFRICAINE.

M. TURRIFF: Je propose la deuxième lecture du bill (n° 87) à l'effet de modifier la loi autorisant des primes aux volontaires qui ont servi la couronne dans la guerre sud-africaine.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Je doute que mon honorable ami (M. Turriff) puisse présenter un bill qui traite des primes. En l'absence du ministre de l'Intérieur (M. Oliver) je demanderai que l'étude de ce bill soit remise à plus tard.

M. TURRIFF: Personne n'a fait d'objection lorsque le bill a été déposé. J'ai présenté en même temps un autre bill que l'on a fait remettre, et dans lequel la même question a été appelée à l'attention du rédacteur des lois, qui décida que ce bill pouvait

être présenté par un député. Le bill d'aujourd'hui est absolument dans la même note.

L'hon. M. FIELDING: Je ne demande pas une décision immédiate de l'Orateur sur ce point, mais en l'absence du ministre de l'Intérieur, je préférerais que mon honorable ami consentît à remettre la 2e lecture de son bill à plus tard.

M. l'ORATEUR: Remise.

(Sur motion de l'hon. M. Fielding, la séance est levée à minuit moins cinq minutes.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 18 janvier 1910.

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

DEPOT D'UN BILL RELATIF AUX ENQUETES DANS LES COALITIONS.

L'hon. W. L. MACKENZIE KING (ministre du Travail) demande à déposer un projet de loi (n° 101) à l'effet de pourvoir à l'institution d'enquêtes dans les coalitions, monopoles, syndicats et associations de nature à faire hausser les prix ou à restreindre la concurrence au détriment des consommateurs.

M. HENDERSON: Adopté.

M. R. L. BORDEN: L'honorable ministre a-t-il donné des explications?

L'hon. M. KING: Le titre un peu long de ce bill aidera peut-être à expliquer son but et sa portée. Le titre abrégé est: "Loi sur les enquêtes dans les coalitions." L'esprit humain, si fertile en ressources, ayant su imaginer de nombreux moyens de coalition dans le but d'obtenir la hausse des prix ou la restriction de la concurrence, on s'est efforcé, dans le présent bill, de donner au mot "coalition" une définition assez étendue pour qu'il puisse comprendre toutes les formes d'association qui pourraient produire cet effet, et l'on a tâché de rendre bien évident le fait que cette mesure s'appliquera à toutes les formes de coalitions qui sont vulgairement connues sous les noms de monopoles, syndicats, associations et coalitions. Cette législation diffère par certains détails de la législation de même nature qui a été présentée dans d'autres pays, en ce sens qu'elle ne vise pas les coalitions ou les fusionnements comme tels, mais plutôt l'exercice injuste, par les coalitions, fusionnements ou monopoles, des pouvoirs que peuvent leur procurer cette forme d'organisation. Nous sommes dans un siècle d'organisation, où la concurrence n'est pas seulement locale ou nationale, mais universelle, et toute industrie d'une nation quelconque qui veut maintenir sa situation dans le champ de la concurrence doit faire beaucoup dans le sens du perfectionnement de son organisation. Une industrie fortement organisée devrait, grâce aux moyens qu'elle a d'améliorer sa production, ouvrir la voie à une plus grande somme d'économie et d'utilisation pour le plus grand bien du consommateur. Mais nous savons que dans d'autre pays, et peut-être aussi dans notre propre pays, les organisations ne se sont pas toujours servi de leurs pouvoirs corporatifs pour le plus grand avantage des consommateurs, mais, dans certains cas, en ont peut-être injustement tiré profit. Cette mesure a pour but d'offrir les moyens de conserver pour le public quelques-uns des grands avantages qui résultent des grandes organisations de capitaux pour les fins des affaires et du commerce. C'est la société organisée qui seule rend possible l'organisation du capital et de l'industrie, et le peuple a le droit de s'attendre à ce que le Gouvernement veille à la protection de ses droits, afin que ses libertés ne soient pas restreintes par les privilèges dont d'autres ont la jouissance incontestée.

M. R. L. BORDEN: Qui inaugurera l'enquête?

L'hon. M. KING: Peut-être est-il à propos que j'explique un peu en détail la procédure suggérée par cette mesure. Il est statué que cette loi sera sous la juridiction du ministre du Travail, et qu'un registraire des commissions d'enquête sera nommé en ce qui concerne l'application de la loi. Dans toutes les mesures de ce genre qui affectent des intérêts particuliers en même temps que les droits du public, il y a deux facteurs qu'il ne faut pas perdre de vue.

D'abord, il convient d'éviter autant que possible de nuire aux affaires privées qui sont conduites d'une manière juste et convenable. D'un autre côté, il est à désirer que l'on fournisse aux particuliers ou au public un moyen facile et efficace d'obtenir justice lorsqu'une corporation empiète sur leurs droits. En rédigeant cette mesure, j'espère que l'on n'a pas perdu de vue la nécessité d'atteindre ce double but. Je crois que le bill tel que déposé offrira à ceux qui ont lieu de croire qu'une coalition fait hausser indûment les prix ou restreint la concurrence un moyen facile et commode d'obtenir une enquête et un remède efficace contre les maux existants. On se propose d'obtenir cela en statuant que six personnes ou plus qui sont convaincues de l'existence d'une coalition; qui savent que les prix ont été augmentés ou que la concurrence a été restreinte par le fait de cette coalition, au détriment des consommateurs, peuvent s'adresser à un juge de la haute

cour et lui demander d'ordonner une enquête. Le juge peut, s'il le désire, appeler devant lui des témoins, mais tout ce qui est nécessaire, c'est que le juge s'assure, avant que de donner cet ordre, qu'il existe une preuve *prima facie* des faits allégués. Si le juge est convaincu qu'il y a de bonnes raisons de croire à l'existence d'une coalition nuisible au commerce, fonctionnant au détriment des consommateurs, et que l'intérêt public exige une enquête, il peut ordonner ou plutôt, il ordonnera qu'une enquête ait lieu en vertu des dispositions de la présente loi. Lorsque le juge ordonne une enquête, l'ordre est adressé au ministre qui doit en conséquence inviter chacune des parties intéressées à nommer un membre de la commission d'enquête. Sous ce rapport la loi autorise une procédure quelque peu semblable à celle qui est suivie en vertu de la loi sur les enquêtes dans les différends industriels.

Les parties qui ont porté plainte sont invitées à nommer un représentant à la commission d'enquête. Les parties intéressées dans la prétendue coalition sont aussi invitées à nommer un représentant, et les deux représentants ainsi choisis ont ensuite l'occasion de s'entendre pour choisir un troisième membre de la commission (qui dans le cas actuel devra être un juge) pour remplir les fonctions de président de la commission d'enquête; s'ils ne peuvent s'entendre, le ministre nomme le président. La commission ainsi constituée aura tous les pouvoirs d'un tribunal régulier; elle aura le pouvoir d'assigner des témoins, d'ordonner la production de documents et de recueillir la preuve sous serment. Lorsque la commission s'est dûment renseignée sur les affaires qui lui ont été soumises, il est de son devoir de rédiger un rapport et de le soumettre au ministre qui est obligé de le publier dans la " Gazette du Canada ", d'en envoyer des copies aux parties intéressées, d'en distribuer des copies aux journaux si on le désire et d'en fournir des copies à toute autre personne qui en fait la demande. Il serait peut-être bon de lire la partie qui a rapport à la commission d'enquête:

La commission s'enquiert pleinement, avec soin et diligence de toutes les affaires qui lui seront soumises et de tout ce qui pourrait en affecter le mérite y compris la question de savoir si le prix ou le loyer d'un article quelconque en question a été déraisonnablement augmenté ou si la concurrence pour la fourniture de cet article a été indûment restreinte par suite d'une coalition. Elle fera là-dessus un rapport complet et détaillé au ministre, lequel rapport exposera les diverses procédures et mesures prises par la commission dans le but de constater avec soin tous les faits et circonstances relatifs à la prétendue coalition, y compris les décisions et recommandations qui, dans l'opinion de la commission, seront d'accord avec le mérite et les exigences de l'affaire en question.

Il y a certains maux qui, croit-on, peuvent être guéris plus facilement par la publicité que par le châtiment. Il se peut que la publicité ne soit pas un remède efficace dans tous les cas qui peuvent se présenter, mais il est certain que dans les affaires industrielles elle a maintes fois prouvé son efficacité. Bien que la présente loi offre des rouages propres à faire jaillir la lumière sur le fonctionnement de ces grandes corporations, lorsqu'on croit qu'elles fonctionnent d'une manière injuste pour le consommateur, et bien que l'on soit d'avis qu'elle produira beaucoup de bien de cette manière, la législation ne compte pas uniquement sur la publicité pour amener le résultat désiré. D'autres remèdes sont proposés et l'un d'eux est le remède déjà existant relativement à l'autre législation en ce qui concerne, en certains cas, les articles protégés par le tarif. Dans ce cas particulier, le statut autorise le gouverneur en conseil, lorsque la commission fait rapport que les prix ont été indûment surélevés, ou que l'on restreint injustement la concurrence en vertu de la protection accordée à un article spécial, à réduire le tarif sur cet article particulier ou à enlever le droit tout à fait.

Puis, il y a une classe de coalition que cette mesure, nous l'espérons, aura pour effet de prévenir.

Il s'agit de porteurs de brevets d'invention qui exercent leurs droits et leurs privilèges exclusifs de manière à porter atteinte à la liberté de la concurrence. L'article 29 du projet de loi porte:

Au cas où le propriétaire ou le porteur d'un brevet délivré sous l'autorité de la loi des brevets d'invention utilise les droits et les privilèges exclusifs dont il jouit, à titre de propriétaire ou de détenteur, et cela de manière à limiter les facilités de transport, de production, de fabrication, de fourniture, de magasinage ou de négoce, relativement à tout article qui peut être un objet d'industrie ou de commerce, ou de manière à apporter des restrictions ou causer des préjudices illégitimes au commerce et à l'industrie touchant cet article, ou de manière à empêcher, limiter ou diminuer la fabrication de cet article ou provoquer une hausse illicite dans le prix, l'échange, la vente, le transport, le magasinage ou l'approvisionnement de cet article, ce brevet sera sujet à révocation.

L'article expose ensuite les mesures à prendre pour la révocation du brevet, lorsque le conseil en question a dressé un rapport défavorable, à cet égard.

Un autre article porte que lorsque le conseil en question constate l'existence d'une coalition, coupable d'avoir provoqué la hausse des prix ou d'avoir apporté des restrictions illégitimes au commerce, au détriment des consommateurs, si les individus

ou les corporations coupables s'obstinent à tenir la conduite, objet d'un rapport défavorable à leur endroit, ils seront coupables d'un acte criminel et passibles d'une amende de $1,000 au plus et des frais, pour chaque jour où ils continuent à commettre pareille infraction, à l'expiration des dix jours à dater de la publication du rapport du conseil dans la "Gazette du Canada." Voilà les maîtresses dispositions de cette mesure. Une grande partie du bill est consacrée à l'exposé de la procédure relative à l'enquête; une partie se rattache aux assemblées du conseil, à la rémunération et aux frais de ce conseil, à l'audition des témoins, outre quelques articles de diverses nature. Ce que j'ai dit, je crois, suffit pour donner un aperçu suffisant de la mesure.

(Le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

RAPIDES DU LONG-SAULT.

M. J. D. REID (Grenville) : Il est rumeur qu'hier, une députation de Montréal s'est rendue auprès du Gouvernement, afin de solliciter l'octroi du privilège d'établir un barrage sur le Saint-Laurent. Je désire savoir ce qu'il y a de vrai dans cette rumeur, et la nature de la décision rendue.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Il est venu une députation composée de représentants de la compagnie qui se propose de développer la force motrice, et cette députation a présenté certains états au comité du conseil privé.

M. J. D. REID : Le conseil a-t-il pris une décision?

L'hon. M. PUGSLEY : Non, il a été entendu que la compagnie présenterait les plans modifiés à la commission des voies navigables internationales et que cette commission ferait en sorte que les compagnies de navigation et ceux qui pourraient naturellement s'opposer aux obstructions apportées à la navigation, aient voix au chapitre. Alors, la question serait de nouveau soumise au Gouvernement pour étude.

M. LALOR : A-t-on fixé un jour pour l'audition des intéressés?

L'hon. M. PUGSLEY : Non, la commission y verra.

COMMISSION DES PECHERIES DU MANITOBA.

M. R. L. BORDEN : Touchant la demande formulée ici hier, pour le dépôt du rapport dressé par une certaine commission des pêcheries, voici, à mon avis, de quoi il s'agit. On a nommé, au début, trois commissaires. Plus tard, l'un d'entre eux fut nommé juge et cessa, par conséquent, de remplir les fonctions de commissaire. On lui donna un successeur et ces trois commissaires, régulièrement nommés, dressèrent leur rapport.

Si je ne me trompe, la cause du retard, c'est que le commissaire qui a été élevé à la magistrature, n'a pas signé le rapport en question. A mon avis, il n'est pas autorisé à signer ce document; et par conséquent, la raison alléguée, hier, par le premier ministre, relativement au retard survenu, n'est pas valable.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Je ne suis pas au courant de la question; mais j'y appellerai l'attention du premier ministre.

M. R. L. BORDEN: J'en serai bien aise, car ce retard s'est déjà trop prolongé.

MODIFICATION DE LA LOI DES BANQUES.

M. R. L. BORDEN: Quand le ministre des Finances compte-t-il présenter son projet de loi relatif à la continuation des chartes de banques et à la refonte de la loi des brève échéance.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): La question est fort avancée au ministère; mais je ne saurais préciser de date. Ce sera, toutefois, à brève échéance.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

La Chambre passe à la suite de la discussion de la motion de l'honorable M. Fielding, invitant M. l'Orateur à quitter le fauteuil, afin que la Chambre se forme en comité général pour étudier les voies et moyens applicables aux subsides à accorder à Sa Majesté.

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes): La Chambre a eu l'avantage d'entendre, cette année, le ministre des Finances lui présenter un excellent exposé budgétaire, à l'instar de ceux présentés les sessions précédentes. La Chambre et le pays ont entendu et lu avec un véritable bonheur l'exposé véridique de la situation favorable de l'industrie et du commerce ainsi que de la prospérité qui règne par tout le pays. Il n'y a plus de divergence d'opinions parmi nous sur l'existence de cet état de prospérité extraordinaire dont le pays est favorisé; mais voici la distinction qui existe entre les députés de la droite et ceux de la gauche. Nos adversaires prétendent que cette prospérité dont nous nous réjouissons tous n'est nullement le résultat de l'initiative ou de la politique du Gouvernement. Comme l'a dit le député de Toronto-nord (M. Foster), le ministre des Finances ne saurait nullement s'attribuer le mérite de la moindre partie de la prospérité dont nous sommes favorisés, vu que cette prospérité est le résultat, non pas de sa gestion financière, mais bien de nos

excellentes récoltes et de l'activité déployée par notre peuple. Que le pays ait été favorisé de belles récoltes, personne ne le saurait nier. Que le pays, l'an dernier, ait eu à se féliciter d'une excellente récolte, cela ne saurait faire doute, pas plus qu'on ne saurait révoquer en doute l'activité déployée par nos populations. Mais voici ce qui nous intrigue.

S'il faut accepter cette raison comme la seule explication plausible de notre prospérité et si le Gouvernement est absolument étranger à la création de la situation qui règne au pays, la question se pose ici: n'y a-t-il pas eu de bonnes récoltes, lorsque les conservateurs détenaient le pouvoir? N'avions-nous pas alors des champs aussi fertiles qu'aujourd'hui? Le pays ne renfermait-il pas alors des populations industrielles? Si la prospérité qui règne au pays ne tient qu'aux causes ainsi assignées, comment se fait-il que le pays ait traversé une crise si intense, alors que les mêmes causes étaient à l'œuvre, sous le régime conservateur? Que le marasme dans les affaires et une profonde dépression commerciale aient existé, lorsque les députés de la gauche étaient au pouvoir, personne ne le saurait nier. Qu'une vive reprise des affaires et une abondante prospérité règnent aujourd'hui au pays, tout le monde le sait. Comment donc expliquer la crise intense qui sévit alors? Comment expliquer la prospérité qui règne aujourd'hui? Toute la différence consiste en ce que le parti libéral a su mieux utiliser que ses adversaires les avantages dont nous a comblés une bienveillante Providence. A mon avis, c'est la seule explication possible. S'il en existe d'autre, les députés de la gauche voudraient-ils bien nous le dire?

M. LALOR: Les mêmes conditions régnaient-elles?

L'hon. M. PATERSON: Les mêmes conditions régnaient—de bonnes récoltes et des populations actives et laborieuses.

M. LALOR: De 1874 à 1878 les mêmes conditions existaient-elles?

L'hon. M. PATERSON: Le pays fut alors favorisé d'abondantes récoltes et malgré tout, sous le régime conservateur, les affaires étaient dans le marasme. Nous ne jouissions pas alors de cet élan, de cette reprise d'affaires, de la prospérité qui règnent aujourd'hui. Que les députés de la gauche s'amusent; je le veux bien, mais je voudrais bien me gaudir un peu moi-même. Je ne m'explique pas la cause de leur hilarité; mais bien souvent ces messieurs trouvent matière à s'égayer là où personne autre ne trouve sujet de rire.

L'hon. M. FOSTER: La plaisanterie est précisément devant vous.

M. PATERSON.

L'hon. M. PATERSON: Et le principal farceur semble s'être éclipsé de la Chambre —spectacle, d'ailleurs dont nous sommes coutumiers. Les députés de la gauche formulent des assertions de nature générale qu'ils ne sauraient prouver et que des hommes graves devraient se garder de formuler. En plus d'une circonstance, le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) nous a dit que le parti libéral avait violé tous les articles de son programme de 1893.

Une VOIX: C'est cela.

L'hon. M. PATERSON: C'est exact, dites-vous? Le chef de l'opposition se range-t-il encore au même avis?

Si ces messieurs se glorifient de leur ignorance sur la question, tant pis pour eux; mais je veux citer à la Chambre des articles du programme de 1893 et à la lumière des événements qui se sont déroulés depuis, je veux poser la question à la Chambre et au pays: ceux qui affirment que nous avons violé chaque article de notre programme, n'affirment-ils pas une chose contraire à la vérité des faits? Et alors celui qui viendra affirmer que nous n'avons pas exécuté un seul article de notre programme ne saurait prétexter ignorance ou manque de lumières. A la grande convention libérale de 1893, on adopta dix résolutions, décorées du vocable d'articles. Je les emprunte au texte même du compte rendu de la convention, dont il n'existe qu'un exemplaire que je sache. Cet exemplaire se trouve dans la bibliothèque du parlement et le bibliothécaire désire qu'on le lui remette, vu que c'est le seul exemplaire qui figure sur les rayons et qu'on le demande souvent. Même parmi les ministériels, il en est peut-être qui, faute d'avoir lu ce texte et qui pour avoir prêté l'oreille aux assertions d'hommes comme les députés de la gauche, sont convaincus que nous avons abjuré les principes que nous avons préconisés à cette convention.

La première résolution a trait au tarif. J'y reviendrai plus tard, car je veux donner plus de développements à cette question, vu qu'elle fait l'objet de la discussion pour le moment. La 2e résolution est ainsi conçue:

Que le parti liberal est disposé à engager des négociations, en vue d'obtenir la réciprocité dans une mesure légitime et libérale, y compris une liste bien élaborée d'articles fabriqués.

Avec les Etats-Unis. Cette partie du programme a-t-elle été exécutée? Assurément elle l'a été. Celui qui dira qu'elle ne l'a pas été, se déclarera de lui-même ignorant de l'histoire de son temps. On sait qu'elle a été exécutée et honnêtement exécutée.

Un DEPUTE: Expliquez-vous?

L'hon. M. PATERSON: Expliquez-vous? L'honorable député n'a pas besoin d'expli-

cations. Il sait que les représentants des gouvernements du Canada et des Etats-Unis ont siégé d'abord à Québec et ensuite à Washington et ont fait toutes les tentatives possibles pour obtenir la réciprocité. Parce qu'ils ne l'ont pas obtenue, cela ne veut pas dire que le programme n'a pas été exécuté; cet article du programme ne garantissait pas que la réciprocité serait obtenue, il leur disait d'essayer de l'avoir.

Le troisième article disait:

La convention déplore l'énorme corruption qui existe dans l'administration et la dépense des deniers publics.

M. SPROULE: Est-ce que cela a été exécuté?

L'hon. M. PATERSON: Oui, cela était exécuté à l'époque et c'est pourquoi la résolution a été présentée. Ce fut une protestation contre l'état de choses qui régnait alors et, en conséquence, cette résolution a été adoptée et elle devait être mise à exécution. Que les honorables députés disent qu'elle a été exécutée ou non, elle devait l'être et je prétends qu'elle l'a été.

M. SCHAFFNER: De la même manière que la réciprocité, pas de changement.

L'hon. M. PATERSON: Les honorables députés auraient-ils quelque objection à me répliquer quand j'aurai fini?

La quatrième résolution était ainsi conçue:

Nous ne pouvons pas constater sans alarme le grand accroissement de la dette publique et de la dépense contrôlable annuelle du Canada et la taxe excessive qui en est dérivée pour le peuple, sous les gouvernements qui ont été continuellement au pouvoir depuis 1878 et nous demandons la plus stricte économie dans l'administration du gouvernement du pays.

Quels sont les faits?

Plusieurs DEPUTES: Oh! oh!

L'hon. M. PATERSON: Evidemment ce ne sont pas des applaudissements en faveur de ce qui s'est passé, car je ne l'ai pas dit encore. Quand cette résolution a été adoptée, la dette publique avait été considérablement augmentée. Le commerce et l'industrie du pays étaient dans un état de stagnation presque complète; les travaux publics n'étaient pas exécutés. Le chemin de fer du Pacifique-Canadien a été construit. Comme l'administration ne percevait pas, en vertu du système de taxes que régnait alors, assez d'argent pour payer les dépenses ordinaires du gouvernement, elle dut emprunter, absolument emprunter l'argent pour payer les dépenses ordinaires, sans dépenser un dollar pour les travaux publics ou à compte du capital et alors il arriva que la dette publique monta de plus en plus jusqu'à ce que, après 18 années de pouvoir, elle eut atteint $118,000,000 et plus sans avoir rien à montrer en retour, car on n'avait pas exécuté de travaux publics. Je veux dire qu'en dehors du chemin de fer du Pacifique-Canadien rien absolument n'avait été fait.

Cette résolution fut adoptée et elle devait être, dites-vous, mise à exécution par nous. Après avoir déploré ce mal dans le dernier gouvernement, sommes-nous tombés dans la même erreur? Avons-nous ajouté à la dette publique? Constatons-nous aujourd'hui un motif d'alarme à ce sujet? Comme le ministre des Finances vous l'a déclaré, à la fin de cet exercice financier, après treize années successives de pouvoir, si vous en excentez ce qui a été emprunté pour le Transcontinental, une grande œuvre nationale, nous aurons payé toutes nos autres dépenses, ordinaires et à compte du capital qui s'élèvent à des dizaines, que dis-je, à des centaines de millions de dollars, sans ajouter à la dette publique du pays. Ce sont les faits.

Pourquoi les honorables députés de l'opposition n'applaudissent-ils pas aux faits. Cent dix-huit millions ajoutés à la dette publique et rien ou presque rien à montrer pour cette dépense. Dizaines et dizaines, formant des centaines de millions dépensés à compte du capital, en plus de la dépense ordinaire de l'administration, à la fin du présent exercice financier, en dehors du Transcontinental et pas un dollar ajouté à la dette publique. Il n'y aucune raison de s'alarmer maintenant.

M. SPROULE: Si l'honorable ministre veut être parfaitement juste, quand il met de côté la dépense du Transcontinental, pourquoi ne met-il pas aussi de côté la dépense du Pacifique-Canadien, en faisant sa comparaison?

L'hon. M. PATERSON: J'ai signalé le fait que le Pacifique-Canadien avait été construit. Mais prenez les autres dépenses que nous avons faites?

M. SPROULE: A propos de l'augmentation de la dette publique, je veux simplement dire que cette augmentation comprenait l'argent qui, dans un cas, devait être dépensé pour le chemin de fer du Pacifique et que dans l'autre cas l'argent dépensé pour le Transcontinental n'est pas compris. Par conséquent la comparaison n'est pas juste.

L'hon. M. PATERSON: Oh! oui elle est absolument juste, la Chambre comprend parfaitement de quoi il s'agit. Mais laissons de côté ces deux entreprises. Prenez tout ce qui a été fait par le gouvernement libéral en creusant des canaux, en donnant des primes au fer, en donnant des subventions aux chemins de fer, dans tou-

tes les entreprises où nous avons dépensé des dizaines et des dizaines de millions, formant des centaines de millions de plus que nos adversaires ont dépensé pour des travaux similaires, et nous avons fait tout cela sans ajouter un dollar à la dette publique, tandis que les conservateurs devaient emprunter de l'argent pour faire de semblables travaux. Je crois donc maintenant que cette résolution a été exécutée. Nous déplorions, nous constations avec alarme la grande augmentation de la dette publique et nous nous sommes efforcés de la réduire et nous avons admirablement réussi:

Résolution n° 5.—Que c'est le droit ancien et indubitable de la Chambre des communes de faire enquête dans toutes les questions de dépense publique et dans toutes les accusations de malversation contre les ministres de la couronne.

Je suis heureux de constater que ce principe est admis par les deux côtés de la Chambre.

Résolution n° 6.—Que dans l'opinion de la convention, la vente des terres du domaine public devrait être consentie aux colons réels et non aux spéculateurs, avec des conditions raisonnables de colonisation et dans des étendues suffisantes pour être occupées et cultivées par le colon.

Cet article a été adopté; c'était le contraire même du système mis en vigueur par nos amis conservateurs quand ils étaient au pouvoir et que nous considérions comme contraire à l'intérêt du pays. Cet article a été mis à exécution et tout homme qui possède un sentiment de justice, dira qu'il l'a été dans son intégralité.

M. SPROULE: Que direz-vous du terrain vendu à la Roblin Irrigation Company ?

L'hon. M. PATERSON: L'a-t-on nié?

M. SPROULE: C'est un fait.

L'hon. M. PATERSON: Un fait! Si quelqu'un prétend nier que ces terres ont été vendues pour les colons, qu'il parle comme l'a fait l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) à propos des terres de la Saskatchewan qui ont été vendues à ces gens! Ces terres ont été vendues, mais elle ne l'ont pas été contrairement à la résolution, car elles ont été vendues avec des conditions relatives à la colonisation. Voulez-vous me dire que cette résolution n'a pas été mise à exécution?

Quelques DEPUTES: Oui, oui, non, non!

L'hon. M. PATERSON: Alors tout ce que je puis vous dire c'est que les voix réunies de 250,000 heureux colons possédant des homesteads, donnent un démenti à votre déclaration. J'accepte leur parole de préférence à une objection de. . . .

Résolution n° 7.—L'abrogation de la loi du cens électoral et le retour au cens électoral provincial.

Cet article a-t-il été rempli? Est-ce dans les statuts maintenant? Non. Nos adversaires peuvent rire et essayer d'être gais s'ils le peuvent et de nier bravement, mais ils ne peuvent pas dire que cet article n'a pas été rempli, parce que la loi du cens électoral a disparu complètement.

M. BURRELL: Puis-je poser une question à l'honorable ministre? Tout en admettant que cet article a été mis à exécution en 1898, le Gouvernement n'a-t-il pas tenté d'annuler son action et d'adopter un cens électoral fédéral?

L'hon. M. PATERSON: Non, nous ne l'avons pas tenté. Si je devais répondre courtoisement à l'honorable député je dirais non; mon honorable ami fait allusion au cas qui s'est présenté en Chambre quand il y eut une petite question au sujet des listes électorales des districts non organisés. Cela ne confirme pas ce qu'il dit.

M. BURRELL: Non seulement dans les districts non organisés, mais je crois qu'il y a eu une tentative de ce genre faite en Colombie-Anglaise.

L'hon. M. PATERSON: Nous n'entrerons pas dans une discussion sur cette question.

Quelques DEPUTES: Ha! ha!

L'hon. M. PATERSON: Vraiment ces messieurs de l'opposition forment le groupe le plus heureux que j'aie jamais vu depuis longtemps, ils se réjouissent des temps heureux qui sont en grande partie l'œuvre du Gouvernement. Donc, monsieur l'Orateur, cet article a été mis à exécution.

Résolution n° 8.—Pour que la Chambre des communes représente équitablement l'opinion publique et pour maintenir la continuité historique des comtés, il est désirable que la conformation des districts électoraux aux limites des comtés, soit conservée, de façon à ce que dans aucun cas des portions de différents comtés soient placées dans une circonscription électorale.

Cette résolution a-t-elle été appliquée? Certainement elle l'a été. Un projet de nouvelle distribution a été présenté et la résolution fut mise à exécution. Vous savez que les limites des comtés ont été respectées, vous savez que le Gouvernement n'a pas fait de gerrymander; il y a eu une division parfaitement juste des comtés. Et pourtant nos honorables adversaires nous disent que nous n'avons mis à exécution aucun des articles de notre programme. Constatez-le. Vous avez les comtés sous

les yeux, vos propres comtés et un grand nombre de nos adversaires savent que les comtés qu'ils représentent se trouvent dans les limites du comté et ne sont pas les mêmes comtés qui étaient représentés par leurs prédécesseurs, quand ils formaient partie de deux ou trois comtés différents réunis pour donner une majorité à un parti contre l'autre.

L'hon. M. HAGGART: Qu'est-ce que le Gouvernement a eu à faire là-dedans? Les divisions électorales n'ont-elles pas été fixées par un comité de la Chambre?

L'hon. M. PATERSON: Je crois que oui et mon honorable ami était membre de ce comité. Mais cela démontre la supériorité de notre nouvelle distribution. Quand le gerrymander a été formé en 1882 par le gouvernement de sir John A. Macdonald cela n'a-t-il pas été fait en secret?

Un comité composé de leurs créatures s'est réuni dans un cabinet dérobé, dans une chambre bien close et là, dans l'ombre, on se mit à l'œuvre pour faire disparaître de la scène politique tous les libéraux de quelque éminence qui les avaient combattus dans cette Chambre. David Mills, un des hommes les plus capables du pays, Alexander Mackenzie (je ne parle pas de moi, bien que jamais comté ait été morcelé d'une manière plus infâme que le mien), John Charlton, Thomas Bain et beaucoup d'autres furent désignés comme les victimes. Tous ceux qui avaient combattu ici pour les droits et les libertés du peuple furent marqués pour le prochain massacre que ce comité préparait dans l'ombre et devait faire sanctionner par une loi du Parlement. Ce plan odieux fut mis à exécution, autant que la chose fut possible à la majorité.

Prenons mon propre comté comme exemple. On commença par en détacher deux townships qui donnaient des majorités libérales de trois à quatre cents, et on les annexa à Oxford-sud, où la majorité libérale atteignait déjà six cents voix. Ensuite on ajouta à ma circonscription un township conservateur d'une circonscription voisine. On espérait par là me faire disparaître de la scène politique.

Malgré tout, cette infamie ne m'empêche pas de garder un bon souvenir d'un certain nombre de mes amis conservateurs qui se sont dit: C'est une injustice que nous ne tolérerons pas; nous allons voter pour celui que vous voulez détruire. Et ils l'ont fait. C'est ainsi que quelques-uns d'entre nous furent réélus; d'autres ne le furent pas.

Aujourd'hui, l'honorable député (M. Haggart) dans sa candeur naïve, demande si la nouvelle délimitation des circonscriptions que nous avons fait voter, n'a pas été préparée de la même manière. Lui-même et plusieurs de ses amis faisaient partie du comité; le travail s'est fait au grand jour; tous les détails furent discutés et les décisions prises ont été acceptées à l'unanimité, comme justes et désirables. Il prétend, néanmoins que le mérite en revient à l'opposition.

L'hon. M. HAGGART: Puisque l'honorable ministre me met en cause, me permettra-t-il de lui demander quelle distinction il fait entre les lois que nous avons fait voter et celles qui ont été votées sous le régime de sir Oliver Mowat, dans Ontario?

L'hon. M. PATERSON: L'honorable député voudrait m'entraîner sur un sujet étranger au débat.

Plusieurs DEPUTES: Oh! oh!

L'hon. M. PATERSON: Voici que ça recommence. Comprenez-vous, monsieur l'Orateur, l'à-propos de ces rires? Nous discutons en ce moment une loi fédérale, et mon honorable ami voudrait me faire admettre que le mérite de la loi de délimitation des circonscriptions, votée sous la direction de l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) revient, non au Gouvernement, mais à l'opposition

M. WALLACE: Je désire demander à l'honorable ministre s'il peut indiquer dans la loi de 1882 quelque chose de plus odieux que le gerrymander de York-centre, par les libéraux, en 1903.

L'hon. M. PATERSON: Je conseille à mon honorable ami de s'adresser à l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) pour avoir une réponse. Ce dernier reconnaît que la loi de 1903 était équitable et qu'elle a été préparée par ses amis

L'hon. M. HAGGART: Le député de Lanark-sud a été réduit à l'impuissance par la majorité libérale du comité.

L'hon. M. PATERSON: Le comité a été unanime.

M. HUGHES: Puis-je poser une question?

L'hon. M. PATERSON: J'aimerais à répondre à la question de l'honorable député (M. Hughes) qui est toujours si courtois, mais je crois qu'il ferait mieux d'attendre. La grande question est que nous avions posé comme règle de ne pas toucher aux frontières des comtés; malgré le désir que nous aurions pu avoir de rendre à nos adversaires ce qu'ils nous avaient fait, sir Wilfrid Laurier s'y opposa formellement et appliqua strictement la règle qu'il avait posée.

M. HUGHES: Puis-je maintenant poser une question?

L'hon. M. PATERSON: Oui.

M. HUGHES: L'honorable ministre veut-il donner la population de Northumberland-ouest et celle de Victoria et Haliburton, pour faire voir comment a été appliqué le principe de la représentation basée sur la population?

L'hon. M. PATERSON: Je n'ai pas les chiffres sous la main; mais l'honorable député ne considère-t-il pas que la circonscription qu'il représente a été arrangée de manière à lui rendre justice?

M. HUGHES: La délimitation qui a été faite m'était indifférente. . .

L'hon. M. PATERSON: Etait-elle juste?

M. HUGHES: L'honorable ministre m'a posé une question et j'entends y répondre à ma manière. La délimitation m'était indifférente; j'aurais été réélu en dépit de tout gerrymander, que la circonscription fût divisée en deux ou non. Mais les libéraux, pour produire une scission parmi les conservateurs ne pouvaient pas mieux s'y prendre qu'en morcelant Victoria et Haliburton comme ils l'ont fait, la dernière fois.

L'hon. M. PATERSON: L'honorable député peut-il dire qu'il n'était pas satisfait des arrangements qui ont été faits?

M. HUGHES: On peut constater par le procès-verbal du comité que j'ai toujours demandé deux circonscriptions.

L'hon. M. PATERSON: Je parle d'une seule.

M. HUGHES: Mais il y en avait deux dans Victoria et Haliburton, auparavant. J'en ai toujours demandé deux. J'ai été le seul dans la Chambre à demander que Victoria et Haliburton fissent deux circonscriptions.

L'hon. M. PATERSON: Je sais que le bill fut adopté après très peu de discussion, et qu'il était admis, même par les journaux conservateurs, qu'il était très impartial. De plus, il respectait la résolution de la convention en faveur des limites des comtés.

J'arrive maintenant à la neuvième résolution. J'aurai à revenir sur la première mais en voici sept qui, personne ne peut le nier, ont été mises à exécution. L'objet de cette neuvième résolution est assez compliqué. Je ne crois pas que le parti libéral ait changé d'avis sur la nécessité de modifier la constitution du Sénat pour le mettre plus en harmonie avec les institutions représentatives. Mais le débat et le vote d'hier, et tout ce qui a transpiré depuis l'adoption de cette résolution, font voir les nombreuses difficultés dont cette question est hérissée.

Nous avons là la preuve que bien que cette réforme soit désirable en elle-même, comme elle l'était alors, aux yeux du parti libéral, comme elle l'est apparemment aujourd'hui aux yeux d'un certain nombre de conservateurs, il n'a cependant pas encore été possible de lui donner effet. On a cependant fait des efforts sincères pour y arriver. Quoi qu'il en soit, voici une résolution qui n'a pas été mise a exécution.

J'arrive maintenant à la dixième et dernière. A la convention, autant que je me rappelle, personne n'a soulevé d'objection, à aucune des résolutions sauf celle-ci:

> Qu'attendu que l'opinion publique est présentement très occupée à la vue des incontestables désastres causés par l'intempérance, il est désirable que le sentiment public à propos de prohibition soit nettement connu au moyen d'un plébiscite fédéral.

Je viens de dire que cette résolution rencontra une certaine opposition. L'ex-Orateur de la Chambre, M. Anglin, se fit le porte-parole des adversaires et déclara qu'il ne se croirait pas lié par cette résolution. Néanmoins, elle fut adoptée et devint un article du programme libéral, et le parti libéral eut le devoir de la mettre à exécution, contre l'avis de quelques-uns de ses membres.

Qu'avons-nous fait? Vous savez comme moi que le parti a tenu son engagement et qu'un plébiscite a eu lieu dans tout le pays Ainsi le gouvernement libéral élu sur ce programme en a exécuté tous les articles avec toute la sincérité possible.

A en juger par les rires sarcastiques par lesquels l'opposition a accueilli la lecture de ces résolutions, il faut supposer que nos adversaires sont d'avis que ces résolutions n'ont pas été mises à exécution. Mais les lecteurs impartiaux qui liront ces résolutions et se rendront compte de ce que le Gouvernement a fait au sujet de ces questions, diront que celui qui dans cette Chambre ou ailleurs, osera avancer que le Gouvernement a manqué à ses engagements pêche contre la vérité et porte de fausses accusations contre ses adversaires.

Je prends maintenant la première résolution qui est celle dont l'opposition se sert le plus souvent pour reprocher au Gouvernement de n'avoir pas tenu ses promesses au sujet du tarif. Nos adversaires prétendent qu'à cette convention, le parti libéral s'est prononcé en faveur du libre-échange, comme il existe en Angleterre. Aucun argument, aucune accusation n'ont été ressassés avec plus d'insistance, mais aussi, aucune prétention n'est plus fausse que celle-là. J'ai ici cette résolution. Que dit-elle? Demande-t-elle le libre-échange comme il existe en Angleterre—le libre-échange et la taxe directe, l'importation en franchise des marchandises dans le pays? Est-ce là ce que le parti libéral demandait? Non.

Que le tarif douanier du Dominion devrait être réglé, non sur l'idée protectionniste comme il l'est maintenant, mais sur les seuls besoins du service public, . . . que les intérêts les plus considérables du Canada exigent la suppression de cet obstacle aux progrès du pays par l'adoption d'une saine politique fiscale qui, tout en ne commettant pas d'injustice pour aucune classe, donnera l'impulsion au commerce intérieur et extérieur et hâtera le retour de la prospérité.

Voici maintenant la manière dont le parti libéral entendait appliquer ce principe:

Qu'à ces fins, le tarif devrait être limité aux besoins d'une administration honnête, économique et efficace; qu'il devrait être remodelé de telle sorte que les objets nécessaires à la vie soient francs de droit ou au moins frappés aussi légèrement que possible, de manière à assurer une plus grande liberté d'échange avec le monde entier, plus particulièrement avec la Grande-Bretagne et les Etats-Unis.

Voit-on dans ce qui précède quoi que ce soit faisant une obligation à un gouvernement libéral de renoncer au principe de la taxe indirecte pour adopter celui de la taxe directe? Il n'y a rien de cela. Il y est question d'un tarif douanier, d'un revenu prélevé au moyen de droits de douane.

Ce projet de résolution ne contient un mot indiquant que le parti libéral a donné au Gouvernement, à son arrivée au pouvoir, instruction d'abandonner les méthodes suivies jusqu'alors, de prélever directement les impôts que fournissaient les droits de douanes et d'accise avant de recourir à des taxes fixes, grevant les immeubles ou provenant d'autres sources ; non, car on voulait continuer ce système d'après lequel une grande partie des revenus provenait du tarif douanier. Nous avons continué cette politique tarifaire, et voilà comment nous prélevons notre revenu maintenant. Nous augmentons, cependant ce dernier en imposant des droits sur les importations. C'est sir Wilfrid Laurier qui a proposé cette résolution que j'ai appuyée. La veille au soir, sir Wilfrid avait fait un discours à la convention. Le lendemain, quand les délégués se sont réunis et qu'ils ont présenté cette résolution, sir Wilfrid, en demandant qu'on adoptât cette dernière, dit:

Il ne me sera pas nécessaire d'insister longuement sur cette proposition, d'autant plus que c'est un plaisir pour moi de faire remarquer que le comité, chargé des résolutions qui devaient nous être soumises, s'en est tenu surtout aux limites sur lesquelles j'ai insisté dans mon discours d'hier soir.

Quelles étaient donc ces bornes-là? S'agissait-il du libre-échange tel qu'il existe en Angleterre, théorie dont nos adversaires parlent comme étant celle dont il se serait engagé à assurer le succès? A maintes et maintes reprises, on nous a répété que le premier ministre s'était engagé à maintenir au Canada une politique de libre-échange telle qu'elle existe en Angleterre. En présentant ce projet de résolution, il a parlé d'un tarif qu'on devait imposer sur les articles qui font l'objet de nos importations, et voici ce qu'il disait—

L'hon. M. HAGGART: L'honorable député peut-il nier que le très honorable premier ministre a déclaré que l'obligation imposée à son parti, relativement au tarif, c'était l'établissement du libre-échange tel qu'il existe en Angleterre, et n'a-t-il pas à maintes et maintes reprises répété cette déclaration?

L'hon. M. PATERSON: Je ne nie pas cette dernière, puisque je vais la lire.

L'hon. M. HAGGART: Vous ne la niez pas?

L'hon. M. PATERSON: Non; je vais la lire, mais je suis prêt à nier que sir Wilfrid Laurier se soit engagé au nom du parti libéral à imposer la taxe directe et à ne pas tenir compte du tarif.

L'hon. M. HAGGART: Qui a jamais prétendu cela?

L'hon. M. PATERSON: C'est l'honorable député qui dit cela ou qui essaie à faire croire que c'est la conclusion que l'on doit tirer des paroles du premier ministre. . . .

L'hon. M. HAGGART: Pas du tout. En Angleterre c'est grâce à un tarif douanier qu'on prélève la plus grande partie des impôts.

Quelques VOIX: Non! non!

L'hon. M. HAGGART: Pardon, le tabac et le whiskey importés en Angleterre sont soumis à des droits tarifaires et d'excise.

L'hon. M. PATERSON: Oui, pour certains articles.

L'hon. M. HAGGART: On en trouve un grand nombre auxquels s'applique ce tarif douanier.

L'hon. M. PATERSON: Mon honorable ami sera-t-il content d'entendre l'opinion exprimée par sir Wilfrid Laurier en cette circonstance?

L'hon. M. HAGGART: Allez toujours.

L'hon. M. PATERSON: Je veux rappeler ce qu'il a dit afin de faire connaître en son entier cette opinion. On ne peut choisir une ou deux phrases d'un discours prononcé par quelqu'un pour juger ce dernier. Entre autres choses, sir Wilfrid Laurier a dit:

J'estime que cette politique devrait être basée sur le libre-échange tel qu'il existe en Angleterre. . .

L'hon. M. HAGGART: Ecoutez! écoutez!

L'hon. M. PATERSON: Quand les honorables membres de la gauche viennent prétendre que sir Wilfrid Laurier a fait cette déclaration, et qu'ils essaient de conclure qu'il voulait laisser entendre à notre peuple qu'il ferait disparaître les droits de douanes pour les remplacer par la taxe directe, ils n'agissent pas avec justice, pourquoi?

L'hon. M. HAGGART: Personne n'a fait cet avancé, car quel est celui qui oserait entretenir cette idée?

L'hon. M. PATERSON: Je constate que l'honorable député se trouve blessé grandement de l'observation que j'ai faite, puisqu'il commence à nier ce qu'il a dit ailleurs. Si la Chambre veut connaître exactement les déclarations de sir Wilfrid Laurier à ce sujet, je rapporterai cette partie de son discours:

Je dis que cette politique devrait être basée sur le libre-échange tel qu'il existe en Angleterre, mais j'ai le regret d'ajouter que l'état de choses qui existe au Canada ne nous permet pas d'accepter en son entier cette politique, mais je vous demande dès aujourd'hui de faire de cette question l'objet que nous voulons atteindre. Dès maintenant, bien que nous ne puissions adopter cette politique, acceptons au moins le principe dont elle découle, c'est-à-dire que, s'il nous échéait malheureusement, au cours de plusieurs années à venir, d'être forcés de prélever un revenu grâce à des droits douaniers, on ne devrait recourir à cette extrémité que si cela était nécessaire pour des fins d'administration.

Plus loin encore, en établissant le contraste entre les deux partis:

L'idéal de nos adversaires c'est la protection; le nôtre, c'est le libre-échange; leur but immédiat c'est la protection; le nôtre, c'est un tarif de revenu simplement.

Il ajoutait—et c'est un autre point auquel je veux faire allusion quand j'en arriverai à discuter plus à fond ce projet de résolution:

Rien n'est plus difficile—c'est un des maux de la protection—que de faire disparaître entièrement cette dernière, parce qu'elle a servi de base à la création de certaines industries dont doit grandement tenir compte celui qui prend à cœur les intérêts de toutes les classes de notre population. Il est toujours facile d'augmenter le tarif, parce qu'en agissant ainsi, on augmente la fortune personnelle de certains individus; d'autre part, quand il s'agit de diminuer le tarif, il faut user d'une très grande précaution, et je suis certain qu'aussi longtemps que les libéraux seront au pouvoir, ils ne se montreront pas indifférents à cette vérité primordiale.

Telle était l'attitude prise par sir Wilfrid Laurier sur cette question. On a prétendu que le chef du Gouvernement actuel s'était engagé alors à établir le libre-échange tel qu'il existe en Angleterre, mais on ne nous dit pas que le tarif dont il voulait parler fût un tarif de revenu seulement; que lui-même, bien qu'il admirât la politique suivie en Angleterre, déclarait ouvertement qu'on ne pouvait adopter ce système au Canada avant plusieurs années, tout en reconnaissant que le principe qui devrait nous guider dans la préparation d'un tarif, ne devrait pas être celui de la protection, mais celui basé sur les nécessités de percevoir un revenu.

Et nos adversaires prétendent dire aujourd'hui qu'ils ne peuvent saisir cette distinction; ils affirment quelquefois qu'ils se sont servi de l'ancienne politique nationale et que c'est à cette dernière qu'il faut attribuer la prospérité qui existe actuellement au Canada. Eh bien, tout ce que je puis dire, c'est que pour parler ainsi, on ne comprend rien dans l'économie politique. L'idéal et l'objet immédiat du parti conservateur se résument à la protection; voilà la politique du parti tory, et la question de revenu n'est qu'un incident de cette théorie. Mais le parti libéral a appris à fonder sa politique tarifaire sur la nécessité de prélever un revenu pour l'exécution des ouvrages publics, et si l'on trouve de la protection dans ce tarif,—protection nécessaire quand il existe des droits douaniers—celle-là n'est qu'un incident de la politique fiscale du parti au pouvoir aujourd'hui; il ne représente pas le principe qu'on avait en vue d'atteindre en son entier. Voilà la distinction qu'il faut établir et qu'il est facile de comprendre. Aussi, quiconque prétend que la politique de sir Wilfrid Laurier ou que celle adoptée par la convention libérale était le libre-échange, les importations libres, affirme ce qui n'est pas vrai.

Quelques VOIX: Oh! oh!

L'hon. M. PATERSON: J'estime bien que personne ici n'avancerait cela, et en supposant que la chose eût été dite en dehors de cette enceinte, je ne crois pas violer les règlements en affirmant que ces avancés-là sont faux. La politique de sir Wilfrid Laurier! mais elle était basée sur un tarif de revenu, et non pas sur le libre-échange tel qu'il existe en Angleterre, bien que sir Wilfrid Laurier n'ait pas caché son admiration pour la politique fiscale de la mère patrie. Cette convention libérale réunit un grand nombre de délégués représentant par centaines toutes les parties du Canada, à l'exception de la Colombie-Britannique, si je ne me trompe. Ce fut une convention dans le genre de celle que nos amis conservateurs tiendront, je suppose à l'automne. Il ne serait peut-être pas hors de propos pour moi de faire observer maintenant que si une convention de parti se prononce en faveur de certains principes, ce parti, s'il obtient le pouvoir, doit les appliquer,

et si la prochaine convention conservatrice adopte un programme, je dirai à mes amis conservateurs que le moins qu'ils puissent faire, c'est de mettre à exécution ce programme comme l'ont fait les libéraux.

Pour démontrer davantage que le principe énoncé par le parti libéral à cette convention était basé sur un tarif de revenu, je citerai certaines parties du discours prononcé par M. Gardiner, alors rédacteur du "Times", de Hamilton, et l'un des journalistes les mieux renseignés du Canada. M. Gardiner a abandonné cette carrière pour accepter une position publique; il a exprimé ses vues sur la question commerciale lors de cette conférence. C'était un libéral reconnu, et après que sir Wilfrid Laurier eût proposé cette résolution et que j'eusse appuyé cette dernière, on demanda à M. Gardiner de parler, et voici ce qu'il a déclaré alors:

> Nous, d'une génération plus jeune, ainsi que vous pouvez le constater, honorons et admirons ceux qui nous ont précédés. Nous tirons gloire des actes de Papineau, de Baldwin, de Lafontaine, de Dorion et de Brown, de Mackenzie et d'autres dont les noms sont inscrits dans les registres de notre parti. Il est un nom qui appelle mon attention, celui de Dorion, de l'homme qui, alors que je n'étais qu'un enfant, il y a environ quarante ans de cela, a pris place dans la phalange avancée du parti de la réforme.
>
> C'était, si je ne me trompe, l'un de ces grits d'origine pure qui, vers 1860, avaient adopté un programme renfermant leurs principes, programme non pas aussi élaboré que celui qu'on nous demandera d'étudier aujourd'hui, mais un programme à l'endroit duquel je professe le plus grand respect, parce que l'un de ses articles réclamait le libre-échange et l'impôt direct. Quant à moi personnellement, je crois en toute sincérité que l'énoncé de principes adopté alors par le parti grit est aussi bon aujourd'hui qu'il l'était à cette époque, et qu'on n'aurait pu trouver alors rien de meilleur. Je ne dis pas que je suis désappointé de ce que cette résolution n'aille pas aussi loin que je l'aurais désiré, au contraire, parce qu'elle est conforme aux idées que j'entretiens, je suis prêt à l'accepter.
>
> On trouve encore aujourd'hui, j'en suis certain, dans les rangs du parti libéral, nombre de gens qui croient, avec M. Gardiner, à l'impôt direct et à l'abolition de tous les droits d'importation; mais ils reconnaissent que le programme établi par le parti libéral était sage dans les circonstances, parce qu'ils ne s'attendaient pas à voir approuver leurs idées personnelles. S'ils avaient cru que le contraire se produirait, ils n'auraient pas approuvé cette politique de protection pour le revenu. Je ne discuterai pas cette question; je ne crois pas à l'impôt direct ni au libre-échange. A mon sens, cette politique-là ne serait pas sage aujourd'hui; mais je dis et je crois l'avoir démontré—que la politique énoncée par le parti libéral était basée sur le principe de la perception du revenu grâce à des droits de douane. S'il arrivait que, les conditions étant changées, le parti libéral et son chef pussent croire qu'on devrait abolir l'impôt indirect pour le remplacer par l'impôt direct, alors, on réunirait à nouveau les représentants de ce parti que l'on consulterait sur l'opportunité d'opérer ou non un changement, mais tant que cette heure ne sera pas sonnée, la politique du parti libéral est celle que j'ai décrite, et ce gouvernement travaillera à mettre à exécution le principe qu'on espère lui voir appliquer.

Quoi qu'il en soit, il était entendu que les libéraux, advenant leur avènement au pouvoir, devaient abaisser le tarif alors en vigueur, et c'est chose facile, je crois de démontrer que le gouvernement libéral a effectué cette réduction des droits de douane. Le tarif de 1894, celui du gouvernement conservateur, embrassait 481 articles passibles de droits et 297 admis en franchise. De ces articles passibles de droits, 70 ou 80 ont été admis en franchise. Parmi ceux-ci, il en est quatre, le maïs, le fil métallique pour clôtures, la ficelle d'engerbage et les crémeuses, qui servent surtout aux cultivateurs, et que l'ancien tarif eût assujétis à l'acquittement de droits représentant à peu près un million de dollars, ou pour être plus précis, $976,000. Ces quatre articles ayant été admis en franchise, c'est autant que les cultivateurs n'eurent pas à payer; et cependant les membres de l'opposition prétendent que nous en sommes encore à leur politique dite nationale.

Outre l'admission en franchise de ces 70 ou 80 articles, nous avons effectué une réduction des droits à l'égard de quelque 150 autres articles que l'ancien tarif rendait passibles de droits. Après avoir effectué cette réduction, nous en avons fait une autre de 12½ pour 100 à l'égard des produits de la Grande-Bretagne; l'année suivante, la réduction était de 25 pour 100, et deux ans plus tard, elle était portée à 33⅓ pour 100. Ainsi, sur $54,000,000 de marchandises importées de la Grande-Bretagne, les droits prélevés sous le régime du tarif de faveur ont été réduits de 12½ pour 100 la première année, de 25 pour 100 l'année suivante, et, un an plus tard, de 33⅓ pour 100.

M. J. A. CURRIE: Comment se fait-il alors que la moyenne des droits perçus sur les articles de provenance anglaise soit plus élevée qu'à l'égard des articles de provenance américaine?

L'hon. M. PATERSON: Cela ne se peut pas et ne change absolument rien à la question, car le plus grand avantage que l'on puisse conférer au consommateur, c'est d'admettre les marchandises en franchise; cela vaut mieux que l'abaissement des

droits. Le seul moyen de se bien rendre compte des effets du tarif, c'est de réunir les marchandises passibles de droits aux articles admis en franchise.

M. CURRIE: Comment se fait-il que le même pour cent s'applique aux articles passibles de droits et à ceux qui sont admis en franchise?

L'hon. M. PATERSON: C'est là un rébus dont il est bien difficile de donner l'explication, puisque pareil état de choses n'existe pas. L'honorable député formule une hypothèse qui pèche par la base.

Je le répète, nous voulions que notre commerce avec l'univers entier, et plus particulièrement avec la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, fût assujéti à moins d'entraves. J'ai fait voir comment nous avons abaissé notre tarif général et fait bénéficier les produits provenant de la Grande-Bretagne d'une réduction de droits de 12½ p. 100 d'abord, puis de 25 et enfin de 33⅓ p. 100. A propos du tarif relatif aux articles passibles de droits et à ceux qui sont admis en franchise, je dois dire que mon honorable ami—ne lui en déplaise—s'est trompé du tout au tout, ce qui, chez lui, ne doit pas nous étonner autant que chez l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), qui a assimilé aux impôts les primes établies à l'égard du fer et de l'acier et les a ajoutées au chiffre des taxes. Pour constater l'avantage que la population tire de cette réduction des droits, il faut se baser sur la moyenne que donnent les articles passibles de droits et ceux qui sont admis en franchise. C'est un calcul qui se fait sans peine au ministère des Douanes, ainsi qu'on peut le voir par le tableau de la page 3 du rapport de ce ministère.

On constatera qu'en 1876, la moyenne donnée par les articles passibles de droits et les articles admis en franchise était de 18.28; c'est-à-dire que sur $100 d'importations il était prélevé en moyenne $18.28 de droits. Le même tableau fait voir que la moyenne des droits prélevés sur $100 d'importations n'était que de $16.11, ce qui accuse une diminution de $2.17 par $100. Mais ce n'est pas là, comme le pensent les honorables députés de la gauche, une diminution de $2.17 par rapport à $100, mais bien de $2.17 à déduire de $12.28, soit un abaissement de droits de 12 p. 100. Le cultivateur qui vend un jour son blé $1 le boisseau et n'en obtient que 88 cents le lendemain, trouve qu'il y a là un écart assez sensible. L'ouvrier que l'on paie $2 un jour et qui ne touche que $1.73 le lendemain trouve la réduction de son salaire assez forte. C'est dans cette proportion que le gouvernement libéral a abaissé les droits sur tous les articles d'importation.

M. PATERSON .

En réponse à ceux qui prétendent que nous nous sommes approprié le tarif des conservateurs, qu'il me soit permis de signaler ce qui distingue les deux partis politiques. J'ai donné lecture du programme des libéraux; quel est donc celui du parti conservateur? Y a-t-il quelque différence entre les deux? A l'occasion de la discussion sur le budget de 1903, l'honorable chef de l'opposition, M. Borden, déposait un amendement ainsi conçu:

Cette Chambre, considérant que le tarif actuel ne donne pas satisfaction, est d'avis que ce pays a besoin d'une politique bien définie donnant une protection adéquate à sa main-d'œuvre, à ses produits agricoles et à ses manufactures et industries qui puisse, en tout temps, assurer le marché du Canada aux Canadiens.

Voilà le principe de la protection: les droits doivent être assez élevés pour interdire l'entrée au pays aux produits étrangers susceptibles de faire concurrence aux articles fabriqués au Canada, quoi qu'il en puisse résulter pour le revenu. Cette politique n'est assurément pas la nôtre. Il s'agissait là d'une motion de censure par laquelle on invitait les gens à nous chasser du pouvoir parce que notre tarif n'était pas satisfaisant. Cela implique nécessairement une différence entre les deux programmes politiques. Quelle est cette différence? Le parti conservateur pose en principe que la protection prime le revenu. Que l'on prête l'oreille à ce passage de certain discours de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), que le "Mail and Empire" rapportait il y a quelques années:

Tant que nous importerons en moins d'une année pour $1,500,000 d'instruments aratoires que les ouvriers canadiens sont capables de fabriquer, et que nous nous adresserons ainsi à un marché dont l'accès nous est interdit par un tarif presque prohibitif; tant que les Américains nous fourniront une grande partie de notre ficelle d'engerbage; tant que nous importerons des Etats-Unis pour $11,000,000 d'articles manufacturés de fer et d'acier, quand abondent au Canada des mines de fer et des houillères d'une richesse incroyable, et que chez nous les bras et les intelligences attendent avec impatience le moment où ils pourront mettre ces richesses en valeur; tant que nous sacrifierons notre pulpe et notre bois à pâte à un marché étranger qui nous fournit pour des millions de dollars de ses produits manufacturés; tant que les raffineurs de plomb des Etats-Unis s'enrichiront à la faveur d'un droit de 1½ pour 100 sur le minerai de plomb et de 2½ pour 100 sur le plomb en lingots; tant que les choses seront en l'état actuel, le parti conservateur aura sa raison d'être.

L'an dernier, il s'est importé au Canada pour un million et demi d'instruments aratoires. Ce désastreux état de choses qui permet l'importation de machines aratoires pour un montant aussi considérable, les gens, dans la pensée de l'honorable député,

comptent sur le retour du parti conservateur au timon des affaires pour y remédier au moyen d'un tarif tellement élevé, que celui qui sera assez sot pour penser qu'il fait bien d'acheter les marchandises qu'il lui plaît verra se dresser devant lui une barrière qui l'empêchera de contenter son caprice.

M. MACDONALD: Est-ce là le langage que les conservateurs tiennent dans l'Ouest?

L'hon. M. PATERSON: Tel est l'état de choses, et les gens comptent sur les conservateurs pour en obtenir le redressement. J'imagine que lorsqu'ils s'assembleront pour formuler leur politique, ils devront, pour être logiques, arrêter un régime de protection adéquate. Les articles en question pouvant être fabriqués en Canada, nos adversaires les frapperont de droits assez élevés pour que nul ne puisse les importer au pays. Je n'ignore pas qu'un tarif pour les fins du revenu implique nécessairement une certaine somme de protection. Il n'en saurait être autrement, à moins d'imposer un droit d'accise équivalant au droit de douane—ce à quoi personne ne songe—ou d'accorder à certain industriel, sous prétexte d'accroître le revenu, une somme de protection susceptible de porter ses produits à un prix tel, que le fabricant qui s'en sert à titre de matière première se verrait obligé de fermer son établissement, parce que c'est l'autre industriel qui aurait tout le bénéfice du droit ainsi imposé.

M. LALOR: Comment conciliez-vous à un tarif pour les fins du revenu un excédent de $12,000,000?

L'hon. M. PATERSON: Par la liberté plus grande du commerce. Nous n'aurions pas de gros excédents si nous soldions toutes les dépenses imputables sur le capital aussi bien que les dépenses courantes qu'occasionnent les grands travaux publics. Lorsque, l'an dernier, le revenu accusa une baisse de $12,000,000, nous avons bien failli ne pas pouvoir subvenir aux besoins du pays.

M. LALOR : Vous admettez donc que votre tarif ne sert pas uniquement aux fins du revenu, mais que c'est aussi un tarif protecteur?

L'hon. M. PATERSON : Peut-on demander si notre tarif est un tarif pour les fins du revenu? Quand les conservateurs étaient au timon des affaires, leur revenu se chiffrait à $17,000,000, tandis que nous allons en prélever un de $60,000,000; et on me demande si notre tarif est un tarif pour les fins du revenu.

L'hon. M. FOSTER: Eh bien! en est-ce un?

L'hon. M. PATERSON : N'en a-t-il pas l'air?

M. GEORGE TAYLOR : C'est un revenu que vous prélevez sur le peuple.

L'hon. M. PATERSON : Voilà l'argument favori de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et de ceux qui pensent comme lui. De ce que nous avons, l'an dernier, versé au trésor $60,000,000 quand les conservateurs n'y ont jamais pu verser plus de $17,000,000 ou $18,000,000, on nous reproche de prélever notre revenu sur le peuple. Il n'en est rien. A quoi le gouvernement est-il tenu? A l'établissement d'une loi prescrivant que sur tous les articles passibles de droits importés au Canada il doit être prélevé une certaine somme que l'on verse à la caisse de l'Etat.

M. CURRIE : Qui acquitte ces droits, l'exportateur ou l'acheteur?

L'hon. M. PATERSON : Vous abordez là une question au sujet de laquelle il y a divergence d'opinions.

M. CURRIE : Quelle est la vôtre?

L'hon. M. PATERSON : Je considère qu'en certains cas c'est le consommateur qui paie tous les droits, tandis qu'en d'autres, le producteur en paie une partie. Qu'en pensez-vous? C'est l'importateur qui acquitte les droits en premier lieu, quels que puissent être ceux qui les lui rembourseront par la suite.

Nous prenons soin de faire payer le droit par celui qui importe la marchandise au Canada. Cette année, nous percevrons $60,000,000 à la douane. Cette somme sera versée dans les coffres publics par la population et elle servira à l'administration des affaires publiques. Sous le ministère précédent, la population canadienne ne payait qu'environ dix-sept à dix-huit millions de dollars. L'accroissement de la somme ne saurait être attribué à aucun acte du présent Gouvernement. Tout ce qu'un gouvernement peut faire, c'est de fixer le taux de l'impôt qui sera perçu. Là s'arrêtent ses prérogatives et son devoir. Sous le gouvernement conservateur, le taux de l'impôt était, de terme moyen, $18.28 par chaque $100 d'importations, imposables ou non. Le présent ministère l'a abaissé à $16.11, soit un dégrèvement de $2.17 sur chaque $18.28 ou une diminution de 12 p. 100 dans le taux de l'impôt. Malgré cette diminution, nous percevons cette somme de $60,000,000. Comment cela se fait-il? Le Gouvernement n'y est pour rien.

M. J. A. CURRIE: Vous avez abandonné à l'étranger la moitié du marché canadien!

L'hon. M. PATERSON: Le Gouvernement n'est pour rien dans le paiement de ces $60,000,000. Cette somme est versée dans le Trésor par la population canadienne. Nul gouvernement ne peut obliger un homme ou une femme à entrer dans un magasin et à acheter un article d'un

dollar dont ils n'auraient pas besoin. Les gens agissent de leur plein gré; ils paient volontairement l'impôt. Celui qui achète le paie; celui qui n'achète pas ne le paie pas. En ce qui concerne le présent Gouvernement, il retire moins que l'ancien de l'acheteur.

M. ARMSTRONG: L'augmentation du prix de la marchandise à la douane en comparaison du prix en 1896 n'explique-t-elle pas une grande partie de la différence? Le ministre a-t-il tenu compte de cela dans ses calculs?

L'hon. M. PATERSON: Pourquoi en tiendrai-je compte? Cela n'enlève aucun poids à mon raisonnement.

M. ARMSTRONG: Le renchérissement des prix a beaucoup contribué à l'accroissement du revenu.

L'hon. M. PATERSON: Cela ne change pas le taux de l'impôt. S'il est de $16.11, c'est tout ce que la population paie, quelque soit le prix de la marchandise. Si elle achète plus, elle a plus à payer, mais le taux de l'impôt demeure le même. Le revenu supplémentaire provient de l'impôt que la population consent à payer; le Gouvernement n'y est pour rien.

L'hon. M. FOSTER: Voilà qui est clair!

L'hon. M. PATERSON: J'excuserais d'autres députés de l'opposition de rire comme vient de le faire le représentant de Toronto-nord, mais je supposais que celui-ci pouvait saisir la différence entre ce que fait le Gouvernement et ce que fait la population elle-même.

L'hon. M. FOSTER: J'ai été surpris de la clarté de votre raisonnement.

L'hon. M. PATERSON: C'est là une qualité qu'on ne trouve pas dans les raisonnements de l'honorable député. Voilà pourquoi il l'admire d'autant plus, j'imagine.

M. R. L. BORDEN: D'après cet argument, lorsqu'on disait autrefois que les cultivateurs "étaient saignés à blanc", ils se saignaient eux-mêmes.

L'hon. M. PATERSON: Non.

M. R. L. BORDEN: Et pourquoi?

L'hon. M. PATERSON: Voilà une preuve d'ignorance dans les matières financières que je ne m'attendais pas à relever chez le chef de l'opposition. C'est le Gouvernement qui avait établi le taux de l'impôt qui a causé la crise.

M. R. L. BORDEN: Le ministre me permettra peut-être de lui poser une question. Il dit que les gens sont libres d'acheter ou de s'abstenir d'acheter et que, lorsqu'ils achètent, ils paient l'impôt de leur plein gré. Pourquoi cet argument n'aurait-il eu autant de poids alors qu'il en a aujourd'hui?

L'hon. M. PATERSON: Il en avait autant. Mais sous l'ancien gouvernement, les gens ne pouvaient pas acheter—ils n'étaient pas en état de payer.

M. R. L. BORDEN: Comment donc étaient-ils saignés à blanc?

L'hon. M. PATERSON: Par le taux de l'impôt et les restrictions imposées au commerce. Vous avez un exemple sous les yeux. Le représentant de Toronto-nord a plus d'une fois soutenu que, lorsque le revenu augmente, cela veut dire que le Gouvernement a, de lui-même, pris plus d'argent dans la bourse des contribuables. Il se trouve en présence des faits suivants: en 1896, les recettes postales qui sont le produit de la taxe sur le port des lettres et des journaux, étaient de $3,000,000. L'an dernier, l'Etat a retiré plus de $6,000,000 de cette source. D'après le raisonnement du représentant de Toronto-nord, ces $3,000,000 de plus ont été pris dans la bourse des contribuables par suite de l'augmentation de la taxe. C'est donc que le port des lettres, qui était de 3 cents en 1896, est maintenant de 6 cents et qu'il faut payer 10 cents pour envoyer une lettre en Angleterre, tandis qu'on ne payait que 5 cents autrefois.

M. J. A. CURRIE: L'honorable ministre voudra-t-il. . .

L'hon. M. PATERSON: De grâce, tenez-vous tranquille.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. J. A. CURRIE: Je désire poser une question.

Quelques VOIX: Silence!

L'hon. M. PATERSON: L'honorable député (M. J. A. Currie), s'il désire poser une question, ne doit pas oublier que, par courtoisie, il ne doit pas le faire pendant que celui qui a la parole est au milieu de son raisonnement. La politesse exige qu'on choisisse le moment.

M. J. A. CURRIE: Je veux seulement demander. . .

Quelques VOIX: A l'ordre!

L'hon. M. PATERSON: Je suis obligé de recommencer tout mon raisonnement à cause de cette malencontreuse interruption. Je dis donc que, d'après la thèse du représentant de Toronto-nord, si les recettes postales sont de $6,000,000 tandis qu'elles étaient de $3,000,000 en 1896, il s'ensuit que le port d'une lettre qui était de 3 cents, est aujourd'hui de 6 cents et qu'on doit exiger 10 cents pour une lettre dont le port était de 5 cents. C'est la conséquence nécessaire de son raisonnement. Or, quelle est la vérité? Le port de 3 cents a été abaissé à 2

cents et celui de 5 cents n'est plus que de 2 cents. Et, bien que la taxe ait été diminuée de moitié, le revenu a doublé.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre n'est-il plus au milieu de son raisonnement? Dans ce cas, je voudrais lui demander où il a pu trouver l'argument qu'il me prête.

L'hon. M. PATERSON: Dans les déclarations de l'honorable député.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre peut-il citer une seule de mes paroles à l'appui de ce qu'il dit?

L'hon. M. PATERSON: J'en trouverais dans le présent débat.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre ferait mieux de citer mes paroles avant d'en tirer des conclusions.

L'hon. M. PATERSON: L'honorable député nie-t-il qu'il ait déclaré mainte fois que l'augmentation des recettes douanières provient. . .

L'hon. M. FOSTER: Mon honorable ami ne parlait pas du tarif douanier mais des timbres-poste.

L'hon. M. PATERSON: Je me servais d'un exemple. L'honorable député n'a pas l'esprit assez obtus pour ne pas s'en apercevoir.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre m'a attribué le raisonnement tiré des timbres-poste et je ne m'en suis jamais servi, que je sache. S'il désire l'employer, il est de taille à le faire et il en est libre.

L'hon. M. PATERSON: Je n'ai pas attribué à l'honorable député le raisonnement tiré des timbres-poste. Je m'en suis servi comme exemple pour faire comprendre sa thèse consistant à dire que s'il entre dans les coffres publics plus d'argent provenant des droits des douanes, il s'ensuit nécessairement que le Gouvernement a extorqué cet argent à la population en augmentant les impôts. L'honorable député le nie-t-il?

L'hon. M. FOSTER: Je veux bien que le ministre se serve de cet argument, mais je ne veux pas qu'il me l'attribue.

L'hon. M. PATERSON: Je ne l'ai pas fait. Pendant que nous sommes à nous questionner mutuellement, l'honorable député veut-il me dire quelle conclusion il tire du fait que les recettes postales, qui étaient de $3,000,000 lorsque le port des lettres coûtait trois cents et cinq cents, s'élèvent à $6,000,000 maintenant que le port a été uniformément abaissé à deux cents pour toutes les lettres? En infère-t-il qu'il est possible d'abaisser la quotité de l'impôt tout en augmentant beaucoup le revenu?

L'hon. M. FOSTER: Si le ministre désire connaître mon opinion, il me faut déblayer le terrain de la discussion en lui demandant s'il croit que le port des lettres est une taxe. Quant à moi, je ne le crois pas.

L'hon. M. PATERSON: Je voudrais savoir ce que c'est si ce n'est pas une taxe. Vous ne pouvez pas expédier une lettre sans acheter un timbre-poste, et ce timbre-poste représente une taxe.

M. R. L. BORDEN: Le prix du passage sur l'Intercolonial est-il une taxe?

L'hon. M. PATERSON: Non. Il sert à payer les dépenses du chemin de fer.

M. R. L. BORDEN: Il en est ainsi des recettes postales.

L'hon. M. PATERSON: Mais il y a une taxe que représente le timbre-poste apposé sur une lettre.

M. R. L. BORDEN: Le ministre expliquera-t-il pourquoi le coût du transport d'une lettre est une taxe tandis que le coût du transport d'un voyageur ou d'un colis n'est pas une taxe?

L'hon. M. PATERSON: Celui qui voyage sur l'Intercolonial paie, et celui qui expédie une lettre paie aussi. Mais voici ce que fait le Gouvernement. Il dit à l'un: Si l'Etat transmet cette lettre pour vous, vous aurez à payer deux cents, et il dit à l'autre: Si l'Intercolonial vous transporte, vous aurez tant à payer. L'abaissement des tarifs de l'Intercolonial ressemble à l'abaissement du port des lettres.

M. R. L. BORDEN: Mais pourquoi est-ce une taxe dans un cas, et non dans l'autre? J'ai compris que le ministre disait qu'un des paiements était une taxe, tandis que l'autre n'était pas une taxe.

L'hon. M. PATERSON: Monsieur l'Orateur, je ne sais pas si on m'interrompt afin de me faire perdre le fil de mon argumentation. Tout ce que je puis dire c'est que cette conduite n'est pas très courtoise, ni très digne. Je ne m'en offense pas, mais les honorables députés de la gauche ne réussiront pas à détourner le cours de mon raisonnement, qu'il soit exact ou erroné. Je ne voudrais pas cependant risquer ma réputation en prétendant, comme le font les honorables députés qui occupent les premières banquettes de l'opposition et qui aspirent à conduire les affaires du pays, que c'est la faute du Gouvernement si les douanes produisent aujourd'hui soixante millions de dollars lorsqu'elles n'en donnaient que dix-huit autrefois, lorsque la seule part que le Gouvernement peut avoir dans ce résultat, est la diminution du tarif des douanes sur les objets importés, les achats étant entièrement volontaires de la part du peuple.

M. R. L. BORDEN: Je n'interromprai pas l'honorable ministre davantage.

M. l'ORATEUR : Le règlement dit qu'aucun député n'a le droit d'interrompre un membre de cette Chambre pendant son discours, excepté s'il invoque le règlement ou s'il en obtient la permission de celui qui parle. Si l'orateur ne veut pas qu'on l'interrompe, il faut se soumettre, c'est le règlement de la Chambre.

M. J. A. CURRIE : Vous voudrez bien vous rappeler, monsieur l'Orateur, que l'honorable ministre m'a demandé d'attendre qu'il eût fini son argumentation, et qu'ensuite il me répondrait. C'est ce que j'ai fait. Je demande maintenant s'il va répondre à ma question.

M. l'ORATEUR : L'honorable député n'a pas la parole.

L'hon. M. PATERSON : Je refuse de répondre.

M. J. A. CURRIE : Je voulais simplement savoir. . . .

M. l'ORATEUR : Je serai obligé de nommer l'honorable député s'il continue de cette façon.

L'hon. M. FOSTER : Ah! c'est la première fois que nous entendons parler de nommer un député.

M. l'ORATEUR : La Chambre admettra que jusqu'ici j'ai montré beaucoup d'indulgence dans l'espérance que les honorables députés eux-mêmes observeraient les règles de la discussion. Chaque membre de cette Chambre a intérêt à ce que le règlement de cette Chambre soit respecté.

L'hon. M. PATERSON : Je refuse de répondre à la question. Non parce que je ne le pourrais, et pas pour moi-même, non plus parce que mon argumentation n'est pas juste, mais parce que je ne permettrai pas qu'on cherche à la détourner. Le tapage et les interruptions que font les honorables membres de la gauche me sont un compliment, car ils n'agiraient pas ainsi s'ils ne se sentaient pas atteints par mon raisonnement. Mais lorsque je vois le chef de l'opposition interrompre lui-même, la dignité de la Chambre est alors attaquée, car ces interruptions continuelles sont réellement de nature à l'abaisser.

M. R. L. BORDEN: Je me lève pour invoquer le règlement. Je ne crois que l'honorable ministre ait le droit de parler de moi de cette façon. Je lui ai posé trois ou quatre questions, avec son consentement je crois. S'il ne voulait pas qu'on lui pose de questions, il aurait dû le dire. J'ai certainement compris qu'il ne s'y opposait pas. Je crois qu'il devrait retirer les paroles dont il s'est servi. Le seul fait qu'il n'a pas pu établir cette distinction ne devrait pas lui faire perdre son calme.

Quelques VOIX: Retirez vos paroles.

M. l'ORATEUR.

L'hon. M. PATERSON: Je serai très heureux de les retirer, car je ne veux offenser l'honorable chef de l'opposition en aucune façon, s'il veut promettre de bien se conduire à l'avenir. J'en étais donc, monsieur l'Orateur, à montrer la différence entre les deux résolutions. Je disais que la résolution du chef de l'opposition était une déclaration de manque de confiance dans le Gouvernement parce qu'elle demandait que le Gouvernement fut renvoyé pour n'avoir pas adopté ce qu'il appelle protection adéquate. J'ai lu un extrait de discours de l'honorable député de Toronto-nord dans lequel celui-ci énumérait les importations considérables de produits agricoles dans ce pays, et je faisais allusion à la prétention des honorables membres de l'opposition que nous avions adopté leur politique nationale, et que tout le succès qu'a pu obtenir le Gouvernement actuel dans l'administration des affaires est dû à cette politique. J'ai montré qu'il y avait sur ce point une différence marquée entre les deux partis.

La politique du parti conservateur était basée sur le principe de la protection, c'est-à-dire placer une barrière douanière assez élevée pour empêcher les marchandises étrangères d'entrer dans notre pays; tandis que le parti libéral a réglé le tarif de façon à produire un revenu suffisant pour administrer les affaires du pays; et bien que tous les droits de douane soient une protection, qu'ils s'élèvent seulement à cinq ou dix pour cent, cette protection n'est qu'un incident et non pas un principe. Un des orateurs de la gauche nous a décrit l'autre soir le principe de la protection poussée au point extrême où voudrait la voir le parti conservateur, lorsqu'il nous a fait l'histoire de la protection de l'industrie des laines en Angleterre. Il a remonté jusqu'au règne du roi Edouard III, et nous a raconté ce que l'on a fait à cette époque pour protéger l'industrie des laines. Il nous a dit que si un habitant du royaume voulait exporter de la laine ou faire entrer des tissus en laine dans le pays, la loi lui imposait une amende; et si cette amende n'était pas suffisante pour l'empêcher de continuer, la loi permettait de le mettre à mort. C'était là une protection extrême, et qui aurait été adéquate pour cette personne, sans doute.

Mais qu'est-ce qu'une protection adéquate? N'est-ce pas une protection qui fermera les portes du pays à ce million et demi de dollars valant d'instruments aratoires dont l'honorable député de Toronto-nord nous a parlé, et qui entrent dans notre pays? Conséquemment il dit que c'est là où le parti conservateur devient nécessaire. Or, je ferai remarquer que l'objet de notre tarif a été de rendre notre commerce avec le monde entier plus libre, et j'ai montré que nous avions appliqué ce principe en augmentant le nombre des articles admis en franchise, en diminuant les

droits du tarif général, et en donnant une forte préférence aux marchandises anglaises. Mais nous avons fait plus que cela. Nous avons voulu que le tarif fût réglé de façon à donner plus de liberté au commerce domestique et étranger. Nous y avons réussi. Sous le tarif actuel le commerce domestique a pris des proportions énormes; il faut attendre le recensement pour connaître quelle a été cette proportion. Dans notre commerce étranger, nous le savons tous, un changement merveilleux s'est produit. En 1896 l'importation totale s'élevait à $118,000,000, et nos exportations à $121,000,000. En 1908 les importations furent de $370,000,000, et les exportations de $280,000,000. Le tarif a été réglé de façon à porter le commerce étranger du Canada du chiffre de $240,000,000 qu'il était en 1896 à celui de $650,000,000 en 1908. Avons-nous rempli nos promesses sous ce rapport? Le peuple nous avait dit de régler le tarif de manière à faire revenir la prospérité dans le pays. L'avons-nous fait? Dès que nous eûmes mis notre programme à exécution, la prospérité est venue et a continué depuis. Le peuple sait que c'est vrai.

Je veux maintenant toucher à un autre sujet. L'honorable député de Toronto-nord, l'autre jour, posait la question suivante: Avez-vous rendu le commerce plus libre? Quand l'avez-vous rendu plus libre? C'était un des articles de votre programme. A cette question je réponds: Nous avons fait notre commerce plus libre avec le monde entier en faisant des réductions dans notre tarif général des douanes. En outre nous l'avons fait plus libre encore avec l'Angleterre, la Nouvelle-Zélande, l'Afrique du Sud, les Indes, les Antilles, la Guyanne, et tout dernièrement avec la France, et nous avons en plus jeté les bases d'un commerce plus libre avec d'autres pays, si ceux-ci le désirent, en établissant un tarif de préférence. Nous avons persistamment mis en pratique le principe qui a été posé à la convention libérale. Le Gouvernement a tenu à mettre en pratique tous les principes concernant le commerce approuvés dans cette convention.

Je répondrai maintenant à quelques-uns des conseils que l'honorable député de Toronto-nord a donnés à mon honorable ami le ministre des Finances. Il a dit que lorsque le revenu est florissant, le ministre des Finances devrait en appliquer une partie à la diminution de la dette. Cette proposition peut avoir certain mérite, mais je dirai à mon honorable ami qu'il a perdu de vue le fait qu'il valait mieux pour le ministre des Finances ne pas suivre cet avis. Pourquoi? Parce que les dépenses mêmes qu'il a faites ont contribué dans une large mesure à produire la grande prospérité qui règne dans le pays. La chose est facile à voir pour tous ceux qui réfléchissent un instant. Employer les surplus à des objets qui rapportent 10, 15 et 50 p. 100 est beaucoup mieux que les mettre en réserve. Mon honorable ami a dit que nous devrions mettre à part une partie de ce revenu abondant, et il a prétendu que si nous n'avions pas fait ces fortes dépenses, nous aurions eu la même abondance de revenus. Mais, nous ne l'aurions pas eue. Le revenu que nous retirons est le résultat des sages dépenses que nous avons faites. Il ne faut pas perdre cela de vue.

M. GEORGE TAYLOR: Oui, en achetant des quais de sciure de bois.

L'hon. M. PATERSON: Non, pas en achetant des quais de sciure de bois; non. Si l'honorable député (M. Taylor), veut discuter cette question, j'y viendrai dans quelques minutes. Quelles sont les grandes dépenses que nous avons faites? L'honorable député de Toronto-nord nous a demandé de montrer les acquisitions utiles que nous avons faites pour le pays ou qui ont produit ou stimulé la dépense de ces millions dont il a parlé. Je vais lui dire quelques-unes des choses que nous avons acquises; en faire une énumération complète serait trop long.

M. G. TAYLOR: Commencez par le pont de Québec.

L'hon. M. PATERSON: Non, je vais vous dire où je vais commencer. Je commencerai d'abord par vous dire qu'en dépensant plusieurs millions pour l'immigration, nous avons augmenté la population. Est-ce que les centaines de milliers d'immigrants ne sont pas un placement durable et avantageux pour le pays? Nous avons dépensé de $7,000,000 à $8,000,000 pour cela, il est vrai. Mais voyons ce que nous en avons retiré. Il nous est venu dans une année, nous dit-on un demi-million d'immigrants qui ont apporté avec eux de 80,000,000 à 100,000,000 de dollars en argent. N'est-ce pas là une dépense sage? Qui prétendra le contraire? Deuxièmement, nous avons amélioré le chemin de fer intercolonial. L'opposition dit que ce chemin de fer ne donne pas aujourd'hui de profits, mais cette dépense ne procure-t-elle pas à ceux qui s'en servent des avantages de transport et autres?

De plus fortes sommes mises à la disposition des gouvernements provinciaux grâce à l'augmentation des subventions qui leur sont accordées. Quelques millions ont été absorbés de ce chef. Est-ce là un avantage? Cet argent est retourné au peuple, il est allé aux gouvernements des diverses provinces qui en font la dépense dans l'intérêt de leurs administrés, et ces administrés c'est le peuple, c'est la population canadienne. Est-ce là une dépense sage? Ces sommes sont allées aux industries du fer et de l'acier sous forme de primes. Des millions

ont été appliqués de cette manière. En est-il résulté quelque bien? Je n'aborderai pas pour le moment l'examen de cette question. Le ministre des Finances y a fait allusion. Il est permis de différer d'opinion à cet égard, mais je vous dirai que ces primes ont dû être portées au chiffre où elles sont aujourd'hui en raison de ce que nous avons abaissé les droits sur le fer et l'acier; c'est ainsi que l'équilibre a été rétabli. L'octroi de primes nous a permis de réduire les droits sur ces articles, et l'abaissement de ces droits a réduit le prix de la matière première pour les fabricants de machines aratoires, et toutes les industries utilisant le fer. Tel est l'avantage que nous en avons retiré. On me permettra de dire en passant—car je ne me propose pas de discuter la question à fond aujourd'hui—que ce n'est pas pour le plaisir de la chose que nous payons des primes.

Je pourrais vous remettre sous les yeux une autre déclaration faite par le premier ministre à l'égard de cet article de notr programme. Il a déclaré que nous allions réduire la quotité de l'impôt et que nous obtiendrions ce résultat sans commettre d'injustice envers aucune classe. Il y a insisté dans son discours, affirmant que ce n'était pas chose facile d'abaisser des droits déjà en vigueur et sous l'égide desquels de nouvelles industries s'étaient établies; que cet abaissement ne devait être opéré qu'avec grande circonspection, et qu'une fois au pouvoir le parti libéral ne perdrait pas de vue cette vérité élémentaire. Nous avons trouvé les industries du fer et de l'acier déjà en activité et bénéficiant d'un droit de $4 sur le fer en gueuse et de $10 sur l'acier. Nous avons réduit le droit à $2.50 dans le premier cas, et à $7 dans le second. Si nous avions opéré cette réduction sans relever le chiffre de la prime, nous nous serions rendus coupables envers ces industriels de l'injustice signalée par le premier ministre dans son discours. C'est ce qui nous a engagés à augmenter ces primes, et nous les avons augmentées. Sans doute, si ces primes au fer et à l'acier, ou à une industrie quelconque, n'étaient qu'à l'avantage d'un petit nombre de personnes, n'étaient pas d'importance nationale, elles n'auraient pas leur raison d'être. C'est le critérium qu'on doit leur appliquer.

Toutes primes pour avoir leur raison d'être doivent avoir un intérêt national. Nous ne sommes peut-être pas tous du même avis à cet égard, mais je prétends que ces industries sont d'importance nationale. Je prétends qu'elles sont d'un tel avantage et ont acquis une telle importance que tout le pays profite de leur existence. De passage au Sault-Sainte-Marie, je fus frappé d'une déclaration que me fit une personne intéressée dans un des établissements de l'endroit. Je n'ai pas cherché à en vérifier l'exactitude; il est possible qu'elle soit suggérée, je l'ignore, mais je fus étonné de lui entendre dire que cette industrie établie au Sault employait plus de navires qu'il n'en fallait pour transporter toute la récolte du Nord-Ouest vers les ports de mer. Je n'en ai pas vérifié l'exactitude, mais une telle déclaration nous donne une idée de l'extension de cette industrie.

On n'en saurait dire autant peut-être de l'industrie de l'extraction de l'huile; et pourtant, c'est une industrie qui a été protégée par tous nos gouvernements depuis la Confédération; et en vue de réduire les droits payés par les contribuables sur cet article de première nécessité surtout dans les campagnes, on eut recours au procédé compensateur de l'octroi d'une prime. L'industrie de l'extraction du plomb était dans le même cas. Réduction des frais de transport de nos produits, grâce à l'amélioration de nos ports de Montréal, Toronto, Fort-William, Port-Arthur, Port-Colborne, Saint-Jean, Halifax, Québec, et d'une manière générale nos ports des lacs et nos ports libres; 6) agrandissement des canaux et abolition des droits pour leur usage; 7) amélioration de la route fluviale du Saint-Laurent; 8) réduction des frais de transports maritimes, au moyen de subventions; 9) réduction des frais de transports par voies ferrées au moyen de subventions; 10) construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau par le moyen d'une subvention; 11) établissement du chemin de fer transcontinental par le moyen de dépenses sur place et de garanties; 12) contribution aux frais de la guerre de l'Afrique du Sud (dépenses faites directement; 13) la place que nous occupons dans les préoccupations des peuples étrangers; ce sont là autant de facteurs qui contribuent tous pour leur part à la magnifique prospérité dont nous jouissons aujourd'hui. Certes, monsieur l'Orateur, l'envoi de ces volontaires dans l'Afrique du Sud a grandement ajouté à la renommée du Canada. C'est un appoint indirect, sinon direct, à l'avancement du pays. Pourquoi avons-nous amélioré la route du Saint-Laurent et agrandi le port de Montréal? Je représente une circonscription en partie rurale, éloignée de 400 milles de Montréal et de plusieurs centaines de milles de l'embouchure du Saint-Laurent, mais je vote des subventions en vue de l'approfondissement et de l'éclairage et du balisage du Saint-Laurent, ainsi que de l'agrandissement du port de Montréal.

Est-ce parce que j'aime mieux la ville de Montréal que ma propre circonscription? Non certes. Est-ce pour le plaisir de la chose que j'approuve la dépense en vue de l'amélioration de nos voies navigables de millions de dollars dont une partie a été

contribuée par mes propres commettants de la campagne? Non. Alors pourquoi donc? C'est parce que, comme je l'ai souvent déclaré à mes commettants, et comme ils le reconnaissent, il importe que le port de Montréal soit agrandi de manière à recevoir plus de navires; car s'il reçoit plus de navires, la concurrence sera plus vive entre armateurs, et plus la concurrence sera vive, moins le taux du fret sera élevé, et toute réduction dans les frais de transports maritimes profite au producteur. Qui est en état de dire exactement la somme des avantages assurés à notre classe rurale comme résultat des dépenses faites en vue de l'amélioration du port de Montréal et du chenal Saint-Laurent. Ce chenal a été rendu tellement sûr que les paquebots peuvent le remonter la nuit aussi bien que le jour. Economie de temps, sécurité plus grande, abaissement du tarif des transports, tels sont les avantages qu'en ont retirés nos producteurs et exportateurs. C'est là un placement de bons rapports pour le peuple canadien. On pourrait dire la même chose de l'amélioration des ports sur les lacs: Fort-William, Port-Arthur, Midland, Victoria-Harbour, Goderich et autres. Ces travaux ne sont pas exécutés dans le seul intérêt de ceux qui sont établis dans le voisinage; ils ont pour objet de réduire les frais de transport, et je n'hésite pas à le dire, si l'abaissement du tarif assure au cultivateur quelque avantage juste et légitime, tant mieux. Mais, je prétends qu'on est mieux à même de favoriser le cultivateur canadien en lui facilitant le transport de ses produits vers les marchés qu'en lui accordant un simple abaissement des droits. Tout abaissement possible des droits produit certains bons effets, mais le cultivateur a un intérêt beaucoup plus grand encore à ce que les deniers publics contribués par d'autres aussi bien que par lui-même, soient appliqués avec discernement au perfectionnement des moyens et à la réduction des frais de transport. Si, grâce au perfectionnement du système de transport, nous réussissions à réduire de deux ou trois cents du boisseau les frais de livraison des denrées au consommateur étranger, jugez quel avantage en retirera le producteur de l'Ouest. Non seulement sur la récolte d'une année, mais sur plusieurs récoltes successives. Voyez, par exemple, la contribution de $3,360,000, que nous avons versée pour le compte du peuple canadien à la compagnie du Pacifique-Canadien, en vue de la construction d'une voie ferrée de 330 milles reliant Lethbridge à Nelson. Nos adversaires en parlaient comme de "l'affaire" ou du "vol" du Nid-de-Corbeau; ils affectèrent d'y voir un scandale, scandale dont ils ne paraissent guère être préoccupés cette année, à ce que je vois.

Du moins, n'en parlent-ils plus. Il a été dépensé de ce chef quelques millions dont l'honorable député de Toronto-nord dans le temps s'est montré inquiet. Qu'est-ce que cela nous avait donné? Eh bien, monsieur l'Orateur, nous avons déterminé la construction de ce chemin de fer; nous avons ouvert à la colonisation une longueur de 330 milles de pays inexploité, où ont surgi depuis des villages, des villes, des centres miniers, des agglomérations de producteurs et de contribuables versant au Trésor leur part de l'impôt. Mais ce n'est pas tout ce que nous a valu cette initiative. Lors du versement de cette contribution de $3,300,000 nous avons stipulé, entre autres choses, que la compagnie du Canadien du Pacifique nous cèderait 50,000 acres de terrains houillers qu'elle tenait du gouvernement de la Colombie-Anglaise. Ces terrains font aujourd'hui partie de l'actif du pays, et la simple fixation par nous d'un prix maximum de $2 pour le charbon vendu sur place a été d'un très grand avantage pour les acheteurs de charbon dans le Nord-Ouest. Cette seule circonstance suffirait à légitimer cette opération. Mais ce n'est pas tout. On n'a pas oublié qu'aux termes des conventions conclues avec nos prédécesseurs, la compagnie du Canadien du Pacifique n'était pas tenue d'abaisser son tarif tant que ses recettes n'égaleraient pas 10 p. 100 d'intérêt net sur le capital engagé. Or, monsieur l'Orateur, on ne pouvait guère compter que ce résultat se produirait jamais, aussi le ministère actuel, au moment de s'engager à verser $3,300,000, en vue de l'établissement de cette nouvelle voie farrée, posa comme condition la réduction du tarif-marchandises sur le réseau tout entier. De cette manière nous nous sommes assuré une réduction que nous n'aurions pu obtenir autrement. Entre autres réductions sur le transport des marchandises il s'en est trouvé une de 3 cents par 100 livres sur les grains expédiés de cette région. Quelle somme cela représente-t-il? Faites le calcul et vous constaterez que les cultivateurs, dans une période de quatre ans, se sont indemnisés de toute cette mise de fonds de $3,300,000 et ils continuent de profiter de cette réduction, ils vont en profiter en permanence. Et pourtant on nous demande en quoi nous avons travaillé à assurer la prospérité du pays.

M. CAMPBELL: Me permettra-t-on de poser une question? Combien est-il expédié de boisseaux de blé par le chemin de fer du pas du Nid-du-Corbeau auquel le ministre vient de faire allusion?

L'hon. M. PATERSON: La réduction dont j'ai parlé est en vigueur sur le réseau tout entier.

M. CAMPBELL: A-t-il jamais été expédié du blé par cette voie ferrée?

L'hon. M. PATERSON: Non, mais il a été expédié du blé sur d'autres tronçons du réseau du Pacifique-Canadien.

M. CAMPBELL: Je pensais que le ministre parlait du chemin de fer du Pas-du-Nid-du-Corbeau et de la dépense qu'il avait occasionné.

L'hon. M. PATERSON: Il n'a pas été expédié de blé par ce tronçon.

M. CAMPBELL: Alors, je ne vois pas quelle est la portée de l'observation du ministre?

L'hon. M. PATERSON: C'est parce que vous ne vous êtes pas bien rendu compte des conditions du marché.

En vertu de cet arrangement, tout le grain provenant du territoire du Nord-Ouest qui est expédié par le réseau du chemin de fer Pacifique-Canadien est transporté à prix réduit. Si 40,000,000 de boisseaux sont transportés sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, ils sont transportés moyennant la réduction de 3 sous par 100 livres. Songez donc! ceux qui en bénéficient directement sont ceux qui font croître le grain. On pourrait dire qu'en toute justice une partie de cet argent aurait du aller dans le trésor public, mais ce sont les cultivateurs qui le reçoivent directement. Lorsqu'ils viennent vendre leur blé, l'acheteur connaît le prix le plus récent que rapporte le blé sur le marché. Il lui faut calculer les frais de transport et d'assurance et toutes les autres dépenses afin de savoir quelle marge lui restera et quel prix il peut payer. Et lorsqu'il sait qu'il obtient une réduction de 3 sous par 100 livres sur le prix du transport, il peut donner immédiatement au cultivateur tout le bénéfice de cette réduction. Cela tombe immédiatement dans le gousset du cultivateur qui le reçoit comme prix supplémentaire que l'acheteur peut lui payer. Qu'est-ce que cela représente pour le peuple du Nord-Ouest? Je ne veux pas déprécier la valeur de leur demande d'un tarif moins élevé, mais qu'est-ce que cela en comparaison de l'avantage qu'ils peuvent retirer d'une sage dépense d'argent à même le trésor public auquel contribuent tous les habitants du pays? Cela représente des millions. Chaque fois que vous pouvez réduire l'assurance ou les frais de transport, en approfondissant le Saint-Laurent, en l'éclairant, en agrandissant ses ports, chaque fois que vous pouvez diminuer d'un sou le coût du transport des produits du pays, ce sont les producteurs qui en bénéficient. Je veux bien donner tout le mérite possible à mon honorable collègue le ministre de l'Agriculture pour les mesures qu'il a prises et qu'il prend encore dans l'intérêt des producteurs du pays, mais cela est d'importance mineure comparé à une sage dépense des fonds pour améliorer et rendre moins coûteuses les lignes de transport et donner ainsi aux cultivateurs beaucoup plus d'argent qu'ils n'en recevraient si ces facilités supplémentaires de communication n'eussent pas été établies à même le revenu public. La classe importante des producteurs de ce pays est la classe agricole et toute réduction du prix de transport est une réduction dont elle bénéficie. Plus de la moitié du total des exportations du pays se compose des produits de la ferme, de sorte que l'homme qui crée ces produits est celui qui a le bénéfice des taux réduits qui lui sont procurés par la dépense des deniers publics.

M. CAMPBELL: Puis-je poser une autre question? Dois-je comprendre que par suite de cette législation relative au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, le prix du transport des produits du Nord-Ouest a été réduit de 3 sous pour les cultivateurs?

L'hon. M. PATERSON: Trois sous par cent livres, oui.

M. CAMPBELL: C'est la première fois que j'entends dire cela, parce qu'il n'en est pas ainsi.

L'hon. M. PATERSON: Alors, mon honorable ami me doit des remerciements de l'avoir renseigné.

M. CAMPBELL: Pour le renseignement tel qu'il est, mais pas pour le fait.

L'hon. M. PATERSON: Je crois que mon honorable ami constatera que cela est exact. C'est là une des conditions du marché conclu avec le chemin de fer Pacifique-Canadien. Nous lui avons donné $11,000 par mille pour construire 330 milles de voie ferrée. C'était plus que la subvention accordée à toute autre compagnie, la subvention étant généralement de $3,200 par mille et dans certains cas de $6,400, à travers une région très difficile. Cette subvention a été accordée, non seulement pour la construction du chemin, mais aussi pour procurer au peuple de l'Ouest le grand avantage d'avoir une réduction à perpétuité de trois sous par cent livres sur le prix du transport. En sus de cela on devait réduire les prix de transport sur les marchandises importées dans le pays; le pétrole, les instruments aratoires, etc., de sorte que, si l'on prend ces choses en considération et si l'on se rappelle que l'argent a été remboursé—et sur cet item, ces gens ont éprouvé un immense soulagement depuis quatre ans. Je cite cela comme un exemple de toutes les autres dépenses. Au moyen de dépenses judicieuses de cette nature vous faites bénéficier le pays, vous augmentez votre revenu, vous avez l'une des plus grandes ressources de la prospérité du pays. J'ai parlé longuement. Je ne m'en excuse pas. Je ne dirai pas que j'ai parlé plus longtemps que je n'en avais l'intention. Lorsque je me suis levé, j'étais convaincu, quelle qu'ait pu être l'impres-

sion des autres, qu'il y avait certaines choses que je voulais dire, des choses qui, à mon avis, devaient être dites, et j'ai résolu de prendre tout le temps qui me serait nécessaire, si mes forces physiques permettaient à ma voix d'arriver à vos oreilles. J'admets le fait qu'au cours ordinaire de la session, en déduisant le temps consacré aux affaires courantes, il ne reste que deux ou trois heures à chaque député pour prononcé un discours devant la Chambre. Je reconnais que la majeure partie du temps qui pourrait raisonnablement m'être alloué a été employé par moi en cette occasion, et en conséquence, je m'efforcerai de garder le silence autant que possible durant le reste de la session.

M. A. C. BOYCE (Algoma-ouest): Je suis certain qu'aucun membre de cette Chambre n'a songé à reprocher au ministre des Douanes le temps qu'il a employé cet après-midi à nous divertir par les assertions quelque peu extraordinaires qu'il vient de faire. Nous avons accueilli son discours comme une agréable diversion, comme l'une de ces rares jouissances dont il nous régale à peu près tous les deux ans. Parfois ces discours provoquent les applaudissements de mes honorables amis de la droite; parfois ils ne sont pas accueillis avec autant d'enthousiasme, mais, dans le moment, comme l'a dit mon honorable ami, il semble nécessaire que lui ou d'autres membres du parti libéral aient recours à la haute éloquence et peignent en rose les vertus et les exploits imaginaires du parti libéral. Les vertus du parti libéral seront bientôt mises à l'épreuve dans la ville d'Ottawa et, autant que je puis voir, le parti se trouve un peu gêné et très dépourvu de brochures électorales. Le ministre des Douanes semble s'être dit qu'il lui incombait de fournir le genre de déclamation dont on s'est si généralement servi dans les élections de son parti. Le discours du ministre remonte à l'histoire ancienne. Il commence par des vertus dont nous entendons parler à chaque session en cette Chambre. Puis il touche à l'histoire ancienne, et alors l'imagination vive du ministre fournit tout le reste de l'argument. Mais il est bien regrettable de constater que, malgré la versatilité idéale et exquise de son imagination, mon honorable ami a permis à sa mémoire—je suppose que cela est dû à la forte dépense d'énergie qu'il se permet et à la force qu'il déploie dans son débit—de s'égarer des droits sentiers de la vérité, à laquelle, sans cela, il aurait strictement adhéré, j'en ai la conviction.

Que dit notre honorable collègue ? Il commence comme toujours lorsqu'il entreprend de faire un brillant discours, par l'expression suivante: En ce qui concerne la prospérité de notre pays avant 1896. N'avions-nous pas des champs fertiles et la prospérité industrielle avant 1896? Mon honorable ami ne dit pas toujours cela, et ses partisans pourraient bien quelque jour, lorsqu'on leur rappellera ces paroles sur quelque tréteau, souhaiter qu'il n'eût jamais parlé ainsi en cette Chambre. Mais mon honorable ami poursuivait son but et ce but devient évident dès la phrase suivante. Il faut—il ne saurait en être autrement—que la prospérité dont jouit aujourd'hui le pays soit due au sage programme du parti libéral appliqué à la condition actuelle des affaires. Il convenait à mon honorable ami de se servir de cette expression pour les besoins de son argumentation. Il oublie qu'il est membre de cette Chambre depuis longtemps, et qu'il a parlé presque chaque année dans la discussion générale du budget lorsqu'il ne siégeait pas sur les banquettes ministérielles. Je vais lui rafraîchir la mémoire en lui disant une phrase du débat du 29 mars 1894, lorsqu'il occupait un siège à votre gauche:

> Je suis convaincu que nous devons plus à la Providence qui nous a donné les produits de nos ressources naturelles qu'à leur administration des finances du pays.

Quelle est l'attitude que prend maintenant mon honorable ami au sujet de la Providence? Assurément, la Povidence est maintenant en défaut. Sous le gouvernement conservateur, c'était la Providence qui faisait tout le travail. Maintenant mon honorable ami dit, avec son très honorable chef, que notre prospérité et le merveilleux progrès fait par le pays sont dus à la sage politique du parti libéral?

Puis mon honorable ami a touché à une particularité très intéressante de l'histoire de son parti; la convention libérale de 1893 à laquelle il assistait ainsi que d'autres honorables membres de la droite, convention dont le rapport est entre nos mains. Il a fait cela sans nécessité, car je ne crois pas que la question ait été soulevée au cours du présent débat. Il a entrepris la tâche passablement onéreuse de justifier les articles de ce programme et de prouver que chacun d'eux a été suivi par le parti; qu'ils n'ont été ni violés ni mis en oubli. Eh bien, il y a eu une convention libérale à Ottawa en 1893. Ces honorables collègues étaient alors dans l'opposition depuis environ quinze ans, et comme ils convoitaient les douceurs du pouvoir, ils désiraient avoir un programme qui pût les y amener. Ils se sont donc réunis en conseil solennel à Ottawa afin d'aviser aux moyens de convaincre le corps électoral qu'il devait leur confier les destinées du pays. Selon toute apparence, il n'y a guère eu de désaccord entre eux et ils se sont séparés après avoir exprimé, au moyen d'un vœu convenablement rédigé, leur confiance envers le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) qui est maintenant le chef de cette Chambre. Ils sont repartis en chantant: "For he is a jolly good fellow." Tout ce que je puis

dire, c'est qu'en ce qui concerne la mise à exécution de ce programme et des promesses qui ont été faites à cette convention, et plus tard dans la province de Québec et dans l'Ouest, il n'y a jamais eu de 'plus gai compagnon" (jollier fellow) dans l'histoire du Canada. Car l'orsqu'il s'agit d' "égayer" les gens, le très honorable ministre réussit à merveille. Dans l'art de berner le corps électoral le très honorable ministre est passé maître comme "jolly fellow."

L'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) a oublié quelque chose en ce qui concerne la mise en vigueur des principes de cette convention, particulièrement en ce qui concerne le libre échange. En lisant le procès-verbal de la convention, il s'est efforcé de démontrer que, ce que le très honorable premier ministre avait voulu dire, ce n'était pas libre échange tel qu'on l'avait en Angleterre—que cela n'a jamais été promis par le parti libéral du Canada. Il a lu une partie du discours de l'honorable ministre (sir Wilfrid Laurier) déclarant qu'il appliquerait le principe dans la mesure du possible afin d'en obtenir les résultats avantageux qu'il en attendait. Ou le ministre des Douanes perd la mémoire, ou bien il n'a pas jugé à propos, lorsqu'il a abordé l'histoire ancienne, de dire à la Chambre tout ce qu'il savait au sujet des déclarations faites par le chef actuel du Gouvernement en ce qui concerne le principe du libre échange.

Il a oublié de nous dire une chose: c'est que le premier ministre n'a pas complètement manifesté sa pensée sur le libre échange, dans la salle de la convention. Force lui était bien de tenir compte sur cette question, des sentiments des intéressés de l'Ouest, des Provinces maritimes et des manufacturiers d'Ontario. Discutant la question, nombre d'années après que cet évènement s'est déroulé, le ministre des Douanes oublie ce que le premier ministre lui-même ne saurait oublier et ce qu'il n'oserait pas nier—les propres paroles qu'il a prononcées en 1895, au Manitoba, devant les citoyens de Winnipeg. Citons textuellement ces paroles et comparons-les avec son attitude, telle qu'elle a été comprise par le ministre des Douanes.

Mainte et mainte fois le premier ministre a entendu citer ce texte, mais il serait vraiment fâcheux qu'il l'oubliât:

Je viens, ce soir, vous annoncer le nouvel évangile du libre échange. Je viens flétrir devant vous le système du protectionisme, comme un véritable esclavage. Oui, j'ai bien dit, esclavage. Et cet esclavage, je l'assimile à la servitude, à l'esclavage qui régnait aux Etats-Unis. Notre politique, c'est la liberté commerciale, telle qu'elle existe en Grande-Bretagne, telle qu'on la pratique en Angleterre. Je veux qu'à l'instar de l'Angleterre nous ouvrions nos ports aux produits mondiaux. A Montréal, le parti libéral a foi au libre échange sur de larges bases, tel qu'il existe en Grande-Bretagne; et c'est sur ce programme, dont je viens de vous donner un exemple, que le parti libéral engagera sa prochaine bataille électorale.

Le ministre des Douanes (M. Paterson) a oublié ce texte, tout comme il a perdu la mémoire d'autres faits qui sont encore présents à notre mémoire. Il a oublié le fort intéressant débat qui s'est déroulé ici hier au sujet du Sénat et au cours duquel il a exprimé son suffrage. Il se rappelle sans doute les paroles prononcées par sir Oliver Mowat, le président de la convention, ainsi que les observations formulées par le très honorable sir Richard Cartwright, dans la circonstance en question. Ecoutons ce dernier:

Nous sommes tous d'avis, je crois,....

Il s'agit ici du grand parti libéral du Canada.

Nous sommes tous d'avis, je crois, que la constitution du Sénat, tel qu'il existe, est une flétrissure, une atteinte portée au gouvernement populaire et aux institutions démocratiques.

Puis dans ce programme figure un article se rattachant à la réforme du Sénat, et tendant à faire disparaître cette flétrissure imprimée au gouvernement démocratique et aux institutions libres. Mais qu'a-t-il donc fait pour effectuer cette réforme, le parti dont se réclament les députés de la droite? Mainte et mainte fois, des débats se sont déroulés dans cette enceinte, ayant pour objet la réforme ou l'abolition du Sénat.

Le ministre des Douanes (M. Paterson) a-t-il fait entendre ici son verbe sonore, à l'appui de cet article du programme libéral? Non, je ne le crois pas. J'ai l'ouïe passablement exercée et je n'ai certainement jamais entendu le ministre pérorer sur cette question. Il a, en outre, abordé la question des dépenses. A cette convention, dit-il, le parti libéral promit qu'à son avènement au pouvoir il mettrait une digue au débordement des dépenses effectuées sous le régime conservateur, et qu'il inaugurerait le règne d'une judicieuse économie dans l'emploi des deniers publics. Le ministre pourrait, sans doute, en rafraîchissant ses souvenirs, se remémorer quelques circonstances dans lesquelles on a violé cet article. Il se le rappelle, la Chambre, en mainte circonstance, a été saisie des motions et on a présenté au Gouvernement certaines observations se rattachant à l'emploi peu judicieux des deniers publics, à des dépenses entachées d'irrégularités et prêtant fortement à la critique et ces actes, le ministre a tantôt cherché à les innocenter, tantôt il a passé les critiques sous silence. Rappelons un ou deux exemples de dépenses judicieuses.

Nous avons, tout dernièrement, été témoins d'un incident de ce genre, se rattachant à l'emploi des deniers de l'Etat; je veux dire

ce quai de sciure de bois dont il a été question, cet après-midi; sans compter d'autres faits de ce genre qui ont signalé le cours de l'administration actuelle et que je passe sous silence, pour ne pas fatiguer l'attention de la Chambre. Voici ce qu'il faut retenir ici: sous le régime conservateur, la gestion des affaires était marquée au coin de l'économie; on veillait à ce que tous ceux qui maniaient les deniers publics s'acquittassent de leur devoir et à ce que chaque dollar fût dépensé pour la fin à laquelle il était affecté; or, tout cela a été balayé par ce parti qui avait promis qu'une judicieuse économie et l'intégrité présideraient à la gestion financière.

Je veux citer un fait qui me revient en mémoire; il s'agit d'un fonctionnaire à qui certes on ne saurait décerner un brevet d'intégrité, et ce fait, il y a deux ou trois ans, fit l'objet d'une résolution présentée à la Chambre. Il s'agit d'un employé du ministère de l'Immigration qui fut frappé de condamnation pour vol sur la personne d'un individu avec lequel il était venu en contact, à titre de fonctionnaire chargé de l'exécution d'un mandat de perquisition. Il fut condamné à l'incarcération pendant quelque temps; il purgea sa peine et après son élargissement, grâce à la sage et paternelle attitude du ministre de l'Intérieur, on le récompensa en le réintégrant dans ses fonctions avec majoration de traitement et en le chargeant de fonctions plus importantes. Voilà qui montre comment le parti libéral applique cet article de son programme.

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

Reprise de la séance.

RENVOI DU BILL DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE L'"UNION."

La Chambre se forme en comité pour la discussion du projet de loi (n° 36), déposé par M. McGiverin, concernant la compagnie d'assurance sur la vie l'"Union."

Sur l'article 1er—(premier versement sur les actions.)

M. HENDERSON: Quel est le sens de cet article? Je ne vois point ici l'intitiateur du projet de loi; le président du comité des banques et du commerce brille également par son absence. Il me semble qu'il n'y a personne ici pour défendre le projet de loi. Certes, s'il faut délibérer ce projet de loi, le promoteur de cette mesure à tout le moins, devrait être ici. Il s'agit, à mon avis, d'une mesure législative de haute importance et qui n'aurait pas dû être adoptée par le comité des banques et du commerce.

Du reste d'autres députés, je le sais, partagent mon avis. Nous étions loin de nous rallier à l'adoption de ce projet de loi et avant de la délibérer, il faudrait que le promoteur du bill ou le président du comité nous en élucidât les diverses dispositions et nous fît connaître les raisons qui portent la compagnie à demander leur adoption.

Il s'est fait d'assez singulières révélations à ce sujet au comité des banques et du commerce, et la Chambre a droit de recevoir beaucoup plus de lumières qu'elle n'en saurait obtenir, ce soir, surtout en l'absence des deux députés qui sont particulièrement intéressés à l'adoption du bill: j'ignore la pensée intime du Gouvernement au sujet de cette mesure. Le Gouvernement, ce soir, est très faible, fort boîteux. Il n'y a pas de ministre ici qui puisse diriger la délibération des mesures ministérielles, sauf le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham), il est d'ordinaire à son fauteuil—je l'en félicite. Je serais bien aise de pouvoir offrir mes félicitations à cet égard à ses collègues; mais je regrette infiniment d'être dans l'impuissance de le faire. Je ne saurais dire s'ils sont allés en ville participer à la campagne électorale en cours.

M. TALBOT: Ils sont allés à la partie de hockey.

M. HENDERSON: Ils sont allés à la partie de hockey, dites-vous. Eh bien! si nous en sommes venus à ce point que les ministres de la couronne, quand la Chambre est saisie d'importantes questions, jugent bon d'assister à une partie de hockey, il conviendrait d'ajourner nos délibérations parlementaires jusqu'à ce que les concours de hockey soient terminés.

L'hon. M. GRAHAM: Il faudrait peut-être envoyer chercher le chef de l'opposition.

M. HENDERSON: Le chef de l'opposition, paraît-il, est fort occupé, ce soir, et il fait une besogne fort utile, comme le ministre des Chemins de fer pourra peut-être s'en convaincre, le 29 de ce mois. Le chef de l'opposition jouit de la liberté et des privilèges accordés aux autres députés; il n'est pas tenu d'être ici, chaque soir. Il a des lieutenants chargés de veiller aux intérêts de l'opposition; mais le Gouvernement est toujours censé être ici.

Voici un projet de loi intéressant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et je suis bien aise que le ministre des Chemins de fer soit à son banc. Voici une autre mesure intéressant la même compagnie et le ministre est ici pour surveiller ces mesures; mais voici un autre bill concernant les sociétés de crédit.

M. LAVERGNE: Le ministre des Finances est ici.

M. HENDERSON: Il est arrivé à temps pour se soustraire à la mercuriale. Je suis

enchanté de le voir ici. C'est un des ministres qui prêtent le moins à la critique en fait d'assiduité. Je l'en félicite. Il est rendu ici un des premiers et il quitte la Chambre un des derniers. Je ne sache pas qu'il soit jamais allé à une partie de hockey, lorsqu'il surgissait ici d'importantes questions. Le député de Bellechasse (M. Talbot) s'est trop hâté, sans doute, de nous dire que les ministres, sauf le ministre des Chemins de fer et celui des Finances, étaient tous allés à la partie de hockey.

Avant que le comité lève sa séance, le député de Bellechasse, j'espère, prendra la parole et déclarera, pour rendre justice au ministre des Finances, qu'il fait erreur et qu'il était mal renseigné, comme il l'est, du reste, presque toujours.

M. TALBOT: Il est bien vrai que j'ai fait erreur; mais je ne croyais pas la crédulité de mon collègue aussi prononcée qu'elle l'est.

M. HENDERSON: Si le député de Bellechasse a quelque renseignement digne de créance à nous donner, je suis toujours prêt à en faire mon profit. J'ai mission ici de prêter l'oreille, de prendre note de ce qui se passe; j'ai le devoir de surveiller la marche de la législation, et lorsque ceux qui ont le devoir de s'occuper de ces questions brillent par leur absence, force m'est bien d'exprimer mon avis à cet égard. Ce n'est pas la première fois que j'ai empêché l'adoption d'un bill, et cela parce que le promoteur du bill et le président du comité étaient absents. J'incline fortement à prendre pareille attitude, ce soir. Je me garderai bien de me vanter de mon pouvoir; car, il serait fort possible que je ne réussisse pas à recruter un nombre suffisant de députés à l'appui de mes prétentions, si le Gouvernement s'avisait de mettre la question aux voix et de demander à ses partisans de voter l'adoption de la mesure, avec ou sans délibération; non, je crois plutôt que le bon sens du ministre le portera à réfléchir et il admettra que l'attitude que j'ai prise est celle qui s'impose.

Je me souviens que dans des occasions précédentes le ministre des Finances a été d'accord avec moi pour trouver que c'était convenable de s'opposer à la discussion d'un bill privé quand le président du comité ou le promoteur du bill n'assistait pas à la séance. Je suis obligé de faire appel ce soir au ministre des Finances pour le prier de m'appuyer et je suis persuadé que si je le fais, il me donnera satisfaction. Il peut avoir tort parfois, comme l'honorable ministre (M. Paterson) qui nous a adressé la parole cet après-midi pendant presque deux heures et demie, pour entreprendre de nous montrer que les dix articles du programme du parti libéral rédigé en 1893, avaient tous été appliqués. Je ne crois pas que le ministre des Finances se lèverait pour appuyer le ministre des Douanes sur ce point. Je pense qu'il modifierait quelque peu son discours, mais j'espère que le ministre des Finances m'appuiera à propos du point que j'ai soulevé, à savoir que nous ne devons pas discuter ce bill en présence du manque de renseignements qui ne peuvent nous être donnés que par le promoteur du bill ou par le président du comité dont il relève. Je demande au ministre des Finances si ce n'est pas la seule chose à faire et la meilleure procédure à suivre.

Il s'agit ici d'un bill très important qui a été examiné par le comité et je déclare, en faisant appel aux autres membres du comité, que nous n'en avons pas été du tout satisfaits.

Nous avons exprimé des doutes au sujet de ce bill, au comité de la banque et du commerce et je suis porté à croire que le ministre des Finances viendra à mon secours en arrêtant la discussion de ce bill jusqu'à ce que soient présents ceux sur qui nous avons le droit de compter et dont c'est le devoir de nous donner des explications. Je fais appel à la Chambre pour éviter que ce mauvais exemple soit donné. Je demande au ministre des Finances qui dirige les délibérations de s'opposer avec moi à l'adoption de projets d'après cette manière.

M. A. M. MARTIN: Pour être juste envers le président du comité des banques et du commerce il est bon de dire qu'il assiste actuellement à la séance du comité nommé pour étudier le bill concernant le pari aux courses. Il est au comité depuis sept heures et il peut y rester jusqu'à neuf heures.

M. G. TAYLOR: Je viens justement de quitter le comité et je l'ai laissé en séance.

L'hon. M. FIELDING: Bien que l'honorable député qui est chargé de ce bill soit connu comme un grand athlète, je suis certain qu'il n'a pas l'intention de négliger la discussion du bill. Je crois qu'il n'y a rien à gagner en insistant sur la discussion du bill si des objections sont soulevées, et il n'y a absolument pas de mal à le laisser en suspens.

M. HENDERSON: C'est parfait. Nous allons dire "en suspens."

(Rapport est fait de l'état des délibérations.)

2e LECTURE

Des bills suivants:

Le 1er (n° 96), concernant la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, présenté par M. Gorman.

Le 2e (n° 97) concernant la compagnie du chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique, présenté par M. Tolmie.

2e LECTURE DU BILL CONCERNANT LA VANCOUVER, VICTORIA & EASTERN RAILWAY & NAVIGATION COMPANY.

L'ordre du jour appelle la 2e lecture du projet de loi (n° 99) concernant la Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company, présenté par M. Burwell.

M. TALBOT: L'honorable député qui est chargé de ce bill est absent et peut-être l'honorable député de Halton (M. Henderson) dira-t-il que le bill doit rester en suspens, comme il l'a fait pour l'autre bill.

M. HENDERSON: Ce n'est qu'une 2e lecture.

L'hon. M. FIELDING: C'est la deuxième lecture du bill et la Chambre aura l'occasion plus tard de le discuter, de sorte que je crois que la règle posée par mon honorable ami (M. Henderson) ne sera pas appliquée trop sévèrement.

M. HENDERSON: Je ne crois pas qu'elle devrait être invoquée lors de la deuxième lecture du bill.

L'hon. M. FIELDING: J'ai entendu l'honorable député invoquer la règle contre la deuxième lecture. Je ne voudrais pas croire qu'il puisse se montrer partisan sur cette question, je n'aimerais pas à penser qu'il s'oppose à un bill parce qu'il est confié à un honorable député siégeant de ce côté (la droite) de la Chambre, tandis qu'il accueillerait avec plaisir un bill inscrit au nom d'un de ses amis politiques. Cela porterait un coup au caractère d'impartialité que mon honorable ami désire conserver.

M. HENDERSON: Je remercie le ministre des Finances pour ses bons sentiments. Tout ce que j'avais en vue était de donner le temps à mon honorable ami de respirer. Je n'avais pas l'intention de retarder le bill, mais il fallait bien perdre un peu de temps. Le ministre des Finances sait comment cela se passe.

(La motion est adoptée et le bill subit sa 2e lecture.)

REPRISE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

M. A. C. BOYCE (Algoma): Quand vous avez quitté le fauteuil, monsieur l'Orateur, je parlais du discours quelque peu étrange que le ministre des Douanes a prononcé à la Chambre. Je faisais allusion à la prétention que l'honorable ministre a soutenu avec véhémence, à savoir que tous les engagements pris à la convention libérale de 1893 avaient été honorablement tenus par le Gouvernement libéral. Je ne vois pas ici ce soir le ministre des Douanes, et probablement que la remarque disant que certains ministres s'étaient rendus à la partie de hockey s'applique à lui. Je suis fâché qu'il ne soit pas ici pour que je puisse lui rappeler le discours qu'il a prononcé à cette convention. L'honorable ministre y a parlé et le compte rendu indique qu'il a été reçu avec de vigoureux et longs applaudissements et qu'il a dû demander au public de se calmer, parce qu'il ne pouvait pas se faire entendre au milieu du tapage. Il a parlé particulièrement de la politique industrielle du parti libéral pour appuyer la résolution dénonçant le principe de la protection comme absolument mauvais et injuste pour les masses populaires et déclarer que tout changement du tarif reposant sur ce principe devait manquer d'apporter un soulagement réel au fardeau qui pesait sur le pays. Je cite les paroles du ministre des Douanes:

> Vous avez posé et développé de nouveau le principe défendu par le parti libéral sur cette question du commerce et de l'industrie, à savoir qu'en levant des taxes sur le pays on ne devait penser qu'aux nécessités du revenu et que le Gouvernement ne devait pas chercher, par une législation de tarif, à favoriser une classe particulière de la communauté. Je dis que ce n'est pas un principe nouveau. Un tarif de revenu était en vigueur quand notre dernier chef Alexander Mackenzie qui est parti pour le repos éternel avait en mains les rènes du pouvoir et il est tombé avec son gouvernement parce qu'il n'a pas voulu se soumettre à l'opinion demandant un tarif de protection. Depuis lors jusqu'à maintenant le parti libéral n'a pas cessé de proclamer qu'il croyait qu'il n'était ni équitable ni juste que la protection, en tant que principe, soit reconnue par le gouvernement du pays et qu'il croyait que le devoir du Gouvernement était de percevoir le revenu nécessaire pour remplir les devoirs qui lui incombent et de laisser le public libre de travailler à ses propres affaires sans accorder d'avantages illégaux à une partie de la communauté aux dépens de l'autre. Et aujourd'hui vous avez fait entrer ce principe dans la résolution qui nous est soumise.

De sorte que la mémoire de l'honorable ministre lui faisait quelque peu défaut quand il essayait de soutenir que le tarif du pays n'était pas un tarif de protection. Son collègue le ministre des Finances ne niera pas que c'en est un. Comment le ministre des Douanes fait-il accorder le langage qu'il a tenu pour appuyer une résolution qui formait un des dix articles du programme libéral, avec les observations qu'il a présentées aujourd'hui et avec le budget que nous discutons actuellement? Dans son discours d'autrefois, il a dit qu'il était en faveur d'un tarif de revenu seulement tandis qu'aujourd'hui il porte aux nues ce qui est un tarif modérément protecteur, qui pourtant est de beaucoup trop élevé pour satisfaire nos honorables adversaires.

Ce sont là des anomalies pour lesquelles l'honorable ministre s'est montré très faible et il m'a semblé qu'il était plutôt content d'être interrompu car l'interruption lui donnait l'occasion de paraître courroucé et de prendre quelque temps pour étudier comment il pourrait le mieux possible s'en tirer avec son ancienne déclaration.

Mon honorable ami a parlé d'un autre programme, celui de la prohibition. Son parti a-t-il tenu sa promesse au sujet de ce programme. Il a fait voter une résolution sur la question de la prohibition. Les libéraux ont-ils tenu ce qu'ils avaient promis dans leurs discours. Nous savons ce qu'a dit le ministre de l'Agriculture (M. Fisher). Il a dit que si son parti était élu, il imposerait la prohibition si la majorité était en faveur de la prohibition dans le pays.

Un plébiscite a eu lieu et la majorité a été en faveur de la prohibition; qu'est-ce que mon honorable ami peut dire maintenant? Ces honorables députés qui étaient si fougueux dans leurs déclarations ont pris sur eux de dire que la majorité n'était pas assez grande pour mettre a exécution une telle mesure.

Il y a une partie du discours de l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) a laquelle je dois faire allusion, parce qu'elle a trait à la loi électorale. Je ne veux pas discuter les amendements introduits par le Gouvernement durant la session de 1908, mais ils sont une preuve évidente du désir du Gouvernement de s'assurer des élections déloyales, de bâillonner la majorité du peuple et d'empêcher la volonté des électeurs d'être connue. Ces amendements étaient simplement destinés à entraver la liberté des électeurs de la circonscription d'Ontario-nord, et ils demeurent aujourd'hui comme un monument qui est un discrédit pour le Gouvernement. La loi électorale de 1908 a créé des nouveaux règlements pour voter qui ont déterminé un état de choses déplorable que je ne discuterai pas maintenant parce qu'il formera le sujet d'une autre discussion, mais le peuple a conservé le souvenir de cette injure. L'ouverture un dimanche de l'Imprimerie nationale par ordre du secrétaire d'Etat, la circulation de trains spéciaux aux frais du Gouvernement—et cela a coûté cher—pour transporter les listes des électeurs et des constables et la création de bureaux de vote dans les bois par ces constables, tous ces incidents forment le plus grand attentât commis contre le corps électoral.

Pour tenir une élection dans Algoma-ouest et pour assurer une majorité au candidat du Gouvernement dans ce comté et celui d'Algoma-est, on a fait partir un train spécial d'Ottawa le dimanche. Par ordre du secrétaire d'Etat, l'Imprimerie nationale a été ouverte le dimanche pour imprimer les listes électorales et les envoyer par train spécial, afin d'assurer aux candidats du Gouvernement tous les avantages qu'ils pourraient retirer de ces arrangements. Voilà un des résultats de l'application de ces fameuses dispositions nouvelles à la loi électorale que mon honorable ami s'est engagé à appuyer.

Tout ce que je puis dire, c'est que lorsqu'on connaîtra toute la vérité sur le fonctionnement de cette loi, mon honorable ami et l'honorable premier ministre se rendront compte qu'il y avait beaucoup de vrai dans tout ce qui a été dit au sujet de ces amendements, en 1908, et que la loi ainsi modifiée constitue une injustice envers les électeurs.

Nous nous réjouissons de la situation du pays telle qu'exposée dans le discours de l'honorable ministre des Finances. Nous savons tous que le Canada traverse une ère de grande prospérité; que nos ressources sont mises en valeur; que nos dépôts houillers et nos sources de pétrole sont exploitées, que l'industrie forestière fait des progrès, mais personne ayant son bon sens—le ministre des Finances moins que tout autre—prétendra que nous devons au parti libéral toutes ces bonnes choses.

Le ministre des Finances peut dire que les libéraux ont tiré le meilleur parti possible des biens dont la Providence nous a si abondamment pourvus, mais il n'osera pas aller aussi loin que le ministre des Douanes et dire que nous sommes redevables à la Providence du peu de prospérité qu'il consent à accorder au pays sous le régime conservateur, mais que c'est à la politique du Gouvernement que nous devons la prospérité actuelle, le rendement de nos champs de blé et de nos ressources minières.

Nous entendons parler, de temps à autre, des dépenses et je n'ai pas été peu surpris d'entendre le ministre des Finances se déclarer fier de pouvoir dire que nous avons enfin atteint le chiffre de cent millions de dollars. Cette note a un son particulier, un son plutôt discordant pour ceux qui ont entendu l'honorable ministre et ses collègues fulminer autrefois contre une dépense annuelle de $40,000,000 et même de $38,000,000, qu'ils trouvaient non seulement exagérée, mais scandaleuse et criminelle. Ils prétendaient qu'il était parfaitement possible d'administrer les affaires du pays avec une somme de trois ou quatre millions moindre.

Je n'entreprendrai pas d'établir une comparaison rigoureuse entre l'état du pays lorsque la dépense annuelle était de trente-huit ou quarante millions de dollars, et aujourd'hui où nous avons atteint le chiffre de $100,000,000, à la grande satisfaction du ministre des Finances, mais je ne puis, cependant, m'empêcher de faire certaines réflections sur la manière dont sont employés les deniers publics. En présence

d'une dépense annuelle de $100,000,000 on songe malgré soi aux sommes considérables qui sont mal employées et on se dit que tout le système des dépenses pour les édifices et les travaux publics devrait être remanié dans l'intérêt des contribuables.

Que voit-on présentement au sujet des édifices publics? Existe-t-il une règle en vertu de laquelle, si un bureau de poste est nécessaire dans une localité quelconque le ministre des Postes en fait la demande au ministre des Travaux publics et ce dernier le construit? Pas du tout. Le dernier homme que l'on consulte quand il s'agit de construire un bureau de poste, c'est le ministre des Postes, et le moindre souci du Gouvernement, c'est de savoir si la construction de cet édifice est nécessitée par les besoins du service ou la commodité du public.

Nous en avons eu maintes fois la preuve. L'honorable ministre des Travaux publics n'osera pas dire qu'avant de construire un bureau de poste ou un bureau de douane, il consulte le ministre des Postes ou le ministre des Douanes et se conforme à leurs instructions. Il ne prend même pas la peine de se renseigner sur le revenu postal ou douanier de la localité en question. S'il en était autrement, nous ne verrions pas dans le budget, cette énormité d'une dépense de $25,000 pour un édifice dans une localité qui produit une recette de $700 par année. Le ministre des Travaux publics a une manière à lui de se débarrasser de cet énorme budget de $100,000,000, de dépenser l'argent du peuple. J'ai toujours compris que le ministre des Travaux publics, à titre de mandataire du peuple, avait le devoir de dépenser l'argent provenant des impôts prélevés sur le peuple, dans l'intérêt bien entendu du pays. Le fait-il? Ose-t-il même prétendre qu'il le fait? A mainte et mainte reprises il a été démontré dans cette Chambre qu'il ne le fait pas et, cependant, il ne prend même pas la peine de chercher des excuses; il se contente de persévérer dans cette voie, se fiant à ce qu'en agissant ainsi il travaille à assurer une majorité aux candidats ministériels dans les circonscriptions où cet argent est dépensé.

L'honorable ministre me permettra-t-il de lui demander quand il a été autorisé à dépenser l'argent du public sur des propriétés privées? Quand a-t-il été autorisé, sans le consentement des propriétaires et en dehors de l'exercice du droit de domaine éminent, à employer les deniers publics à améliorer des propriétés appartenant à des particuliers? L'honorable ministre sait sans doute à quoi je fais allusion. Durant la dernière élection il deploya une grande activité dans la circonscription d'Algoma-ouest pour construire des quais, etc.; il faisait de son mieux pour capter les suffrages des électeurs par une généreuse distribution des deniers publics.

Je n'ai aucune objection à ce que l'honorable ministre ait recours à ces petits moyens dans ma circonscription; cela fait son bonheur et, pour ma part, je suis convaincu que l'argent qu'il a ainsi dépensé dans le comté n'a pas changé un seul vote; mais là où je proteste, c'est lorsque, en exécution d'une promesse faite avant les élections, il emploie une somme de $3,000 à changer, réparer et améliorer un quai qui n'appartenait pas à l'Etat, dans lequel l'Etat n'avait aucun intérêt, et au sujet duquel le ministre n'avait fait, préalablement, aucun arrangement avec les propriétaires. Cette opération est une tentative directe de corruption, une tentative d'acheter des électeurs en employant les deniers publics à des travaux ne devant profiter qu'à quelques particuliers.

L'honorable ministre nie-t-il cette accusation? Osera-t-il prétendre que le Gouvernement avait un intérêt quelconque dans ce quai ou ses avenues, ou qu'il ait été sollicité par les propriétaires de depenser cet argent sur cette propriété? J'affirme, et l'honorable ministre ne le niera pas, que le candidat libéral pendant ou après la dernière élection lui a demandé de dépenser $3,000 sur cette propriété privée, et le ministre toujours docile en pareil cas, sans s'enquérir de la situation, ignorant volontairement que personne n'avait demandé de dépenser cet argent sur cette propriété privée, si ce n'est le dispensateur des faveurs ministérielles dans le comté, dans l'unique but de gagner quelques voix au candidat libéral, il a, de propos délibéré, pris cette somme dans le Trésor public. Voilà, monsieur l'Orateur, le beau et grand principe qui régit l'emploi des deniers publics sous le régime actuel.

L'hon. M. PUGSLEY: Avec la permission de mon honorable ami, je me permettrai de lui dire que je n'ai pas la moindre idée de quelle propriété il veut parler. S'il veut avoir la complaisance de mentionner la localité, je me ferai un devoir de m'enquérir de l'affaire. Tout ce que je puis dire, dans le moment, c'est que ce n'est pas la règle du département de dépenser de l'argent sur des propriétés appartenant à des particuliers.

M. BOYCE: Je suis bien aise d'entendre l'honorable ministre faire cette déclaration. Il dit que ce n'est pas la coutume du département. . .

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député voudra-t-il fournir un autre renseignement? Quand ces travaux ont-ils été exécutés?

M. BOYCE: Il s'agit d'améliorations et de réparations. Dans ses prévisions budgétaires, le ministre demande un crédit de $3,000 à cette fin.

L'hon. M. PUGSLEY: Il ne s'agit pas de cela. Si j'ai bien compris, l'honorable député a dit que les travaux avaient été exécutés. . .

M. BOYCE: Je ne l'ai pas dit.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député a dit que des travaux avaient été faits sur ce quai et il a demandé de quel droit le Gouvernement avait depensé des deniers publics sur une propriété privée. Je puis dire à mon honorable ami—et il aurait dû le savoir—que pas un sou n'a été dépensé à propos de ce quai, et le sachant, il n'aurait pas dû parler comme il l'a fait.

M. BOYCE: Je m'en rapporte à la Chambre. J'ai dit que le ministre avait affecté une somme de $3,000 pour des réparations et des améliorations à ce quai, et que ces travaux n'ont été demandés que par le candidat libéral, à la dernière élection.

L'hon. M. PUGSLEY: Pardon, encore une fois. L'honorable député dit que j'ai affecté un crédit à ces travaux. Tout crédit doit être voté par le Parlement, et avant qu'un sou soit dépensé pour ses travaux, le Gouvernement devra acheter le quai et avoir un titre en règle.

M. BOYCE: Je prends le ministre au mot. C'est lui qui est responsable des travaux publics. Or, pourquoi demande-t-il $3,000 pour un quai dans lequel, comme je l'ai dit, l'Etat n'a absolument aucun intérêt.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami ignore-t-il qu'avant que le Gouvernement puisse acquérir une propriété, il faut que l'argent soit voté? Ce n'est qu'après que le crédit nécessaire a été voté, que sont faites les démarches nécessaires pour acquérir la propriété. Ces demandes seront faites, comme toujours, avant qu'un seul sou soit dépensé sur ce quai.

M. BOYCE: L'honorable ministre ne fait que s'enfoncer davantage. Il s'est déjà compromis dans cette affaire et il paraî l'ignorer. Il a déclaré ici même qu'aucune négociation n'a été entamée pour acquérir ce quai et que le Gouvernement n'y possédait aucun intérêt. J'ai des lettres dans lesquelles les propriétaires déclarent que le ministre n'a fait aucune démarche auprès d'eux, et que s'il en fait, ils n'ont aucunement l'intention de permettre au ministre d'acquérir un intérêt dans leur propriété, sans leur permission.

L'hon. M. PUGSLEY: Ils ne recevront aucune proposition tant que le Parlement n'aura pas voté le crédit à cette fin.

M. BOYCE: A quelle fin?

L'hon. M. PUGSLEY: A la fin d'acheter le quai.

M. BOYCE: On n'a pas voté de crédit pour acheter cette propriété. C'est en cela que l'honorable ministre s'est trompé en répondant à cette interpellation.

L'hon. M. PUGSLEY: Parfait, si l'honorable député connaît mieux que le ministre lui-même ce que ce dernier se propose de faire.

M. BOYCE: Ce que l'honorable ministre se propose de faire, c'est de réparer cet ouvrage pour l'ajouter à celui possédé par des particuliers, sans conseiller les intéressés. Le fait est consigné aux "Débats."

L'hon. M. PUGSLEY: Non pas.

M. BOYCE: Je regrette de constater que l'honorable ministre conserve si peu souvenance de ce qui se passe dans son département. Avant de reprendre mon siège, je profiterai, cependant, de l'occasion qui m'est offerte pour lui rappeler les termes mêmes dont il s'est servi. Il est futile pour l'honorable ministre de vouloir jouer au plus fin. Ce crédit s'explique par lui-même. Il s'agit d'un crédit d'une subvention pour réparer un quai et pour prolonger ce dernier; l'honorable ministre déclare que cet ouvrage appartient à un particulier et que l'Etat n'a jamais eu un intérêt quelconque dans cet ouvrage. Voici l'un des crédits qui porte le numéro 148:

Quai de Kensington-Addington et réparations, $3,000.

Hier, le ministre, questionné par moi, a répondu ainsi qu'il suit:

1. Le gouvernement du Canada est-il propriétaire du quai de Kensington, près Desbarats, Algoma-ouest? S'il en est ainsi, quand a-t-il été acheté, combien a-t-il coûté, et de qui a-t-il été acheté?
2. Quelle étendue de terrain a été vendue au Gouvernement avec le quai?
3. Si le quai n'a pas été acheté par le Gouvernement, est-ce qu'il existe une convention écrite entre le propriétaire du quai et le Gouvernement au sujet de l'utilisation dudit quai?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1 et 2. Non.
3. Non.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela n'est-il pas parfaitement conforme aux faits?

M. BOYCE: Oui. Mais une autre question a été posée auparavant au ministre. Ce dernier déclarait qu'il n'y avait pas eu de pourparlers en vue de l'achat de cet ouvrage; il ajoutait que l'ingénieur du département avait fait rapport, non pas qu'il fût désirable d'acheter ce quai, mais que le coût des réparations qu'on devait faire à cet ouvrage s'élèverait à $3,300. N'empêche que le ministre ait demandé un crédit de $3,000 pour réparer ce quai qui appartenait à des particuliers qui n'avaient ja-

mais demandé ces travaux-là. J'ose dire que celui qui distribue les faveurs gouvernementales dans cette division, à titre d'ancien candidat, a demandé de construire ce quai à cet endroit pour des fins politiques, pour influencer le vote des électeurs. Voilà pourquoi le ministre a dérobé $3,000 aux crédits...

L'hon. M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur, je vous demande un rappel au règlement. M'est avis que vous déciderez qu'il doit retirer l'expression qu'il a employée.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'expression "dérobé" n'est pas conforme au règlement.

M. BOYCE: Je m'incline devant votre décision, monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR: J'appellerai l'attention de la Chambre sur cette partie des règlements:

Les députés peuvent discuter différentes questions lorsqu'on propose que la séance soit levée, sans qu'il soit nécessaire de présenter un amendement, une grande latitude étant toujours accordée en de telles occurrences; mais les députés ne doivent pas faire spécialement allusion à un crédit déjà adopté ou que l'on doit discuter en comité général.

Si le crédit en question a été renvoyé au comité des subsides on ne peut y faire allusion en cette circonstance-ci.

M. BOYCE: Dans ce cas, j'abandonnerai le sort du quai de Kensington aux tendres soins du ministre des Travaux publics.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que l'honorable député se trouve lui-même fatigué de cette affaire.

M. BOYCE: Aucunement; ce sont des faits réconfortants, et j'observe qu'ils se produisent plus fréquemment depuis que l'honorable ministre est à la tête du département.

Qu'on me permette de faire allusion à un autre item qui permet de porter cette dépense publique au total inconcevable de $100,000,000. Je veux parler du dragage de la rivière Nipigon durant l'exercice de 1908. Voilà une opération extraordinaire. Dans le passé, on a fait beaucoup de potins sur les méthodes suivies dans l'octroi de ces entreprises de dragage, spécialement dans le cas des travaux de ce genre exécutés dans les Grands lacs. Je ne connais pas d'exemple plus frappant d'entreprises accordées pour des fins politiques à la veille d'une élection, à des taux tellement disproportionnés à la valeur de l'ouvrage, sans annonce aucune, sans avis aux personnes qui devraient exécuter ces travaux, que le dragage de la rivière Nipigon. Je dis sans contrat, puisque le marché a été passé quelque temps seulement après qu'on eût commencé le travail. On n'a pas provoqué la concurrence. Voilà ce que mon honorable ami ne pourra nier. Les travaux ont commencé le 8 septembre 1908; le marché n'était pas signé alors. On a payé $57,459.45 de cette date au mois de décembre 1908. Le prix par verge cube, mesure d'allège, de roche extraite représentait $3, alors que l'enlèvement des autres matières coûtait 45 cents. Il dit:

Q. A-t-on provoqué la concurrence pour cet ouvrage?—R. Oui.

Q. Dans l'affirmative, combien de soumissions a-t-on reçues, quel a été le soumissionnaire favorisé et l'entreprise a-t-elle été adjugée au plus bas soumissionnaire?—R. On n'a pas demandé de soumission pour cet ouvrage. On a provoqué la concurrence par annonce publique pour un autre travail qui ne comprenait pas le dragage de la rivière Nipigon.

Plus tard, répondant à une question, mon honorable ami disait qu'après la publication des annonces, on avait constaté que le dragage de la rivière Nipigon ne se trouvait pas compris dans ces avis, et qu'il allait remédier à cela en s'adressant à certaines compagnies de dragage, et cela d'une façon confidentielle.

L'hon. M. PUGSLEY: Je me suis adressé à toutes les compagnies qui font le dragage dans les Grands Lacs; voilà ce que je me rappelle.

M. BOYCE: Parfait, c'était là l'intention de mon honorable ami; je cite ses paroles:

On se proposait d'inclure le nom de la rivière Nipigon dans l'annonce demandant des soumissions pour le dragage requis à Bowmanville, Greenshoals, baie de Jack-Fish, à Leaf, à New-Castle, à la rivière à la Pluie et à la rivière aux Espagnols, annonces publiées dans les journaux du 3 au 17 juillet 1908 (dont liste est annexée). Mais on a omis par inadvertance le nom de cette compagnie et du moment qu'il eût constaté le fait, le département adressa la lettre suivante à...

Suivent les noms des compagnies.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député dit que cet avis ne fût adressé qu'à certaines compagnies; ne vaudrait-il pas mieux pour lui d'indiquer les noms de ces dernières?

M. BOYCE: Si mon honorable ami veut me permettre de finir ma phrase, je le renseignerai parfaitement. Il dit qu'on a adressé les avis à telle et telle personne. La Chambre se rappellera la réponse que vient de faire l'honorable ministre en disant que cet avis fut adressé à toutes les compagnies. Mais, fait étrange, aucun avis ne fut adressé à la compagnie de dragage des Grands lacs et son nom ne figure pas dans la liste des personnes et des sociétés auxquelles on a adressé ces avis. N'empêche que cette compagnie obtint l'entreprise; elle a retiré en deniers sonnants $58,000 au cours de

l'année où se sont faites les élections, et elle a obtenu 45 cents la verge cube pour creuser la rivière et pour enlever le sable du port de Nipigon, alors que la même compagnie ne recevait que 9 cents pour exécuter un ouvrage semblable à Port-Arthur.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette compagnie n'a pas reçu 45 cents la verge cube; l'honorable député se trompe entièrement. Ses calculs sont vingt-sept fois trop élevés.

M. BOYCE: Pour exécuter le même travail à Port-Arthur la même compagnie a reçu 9 cts, mais sans avis préalable et à la veille d'une élection; sans convention aucune, on lui fit exécuter ce travail en toute hâte. Elle reçut 45 cts de la verge cube de sable enlevé; pour les autres matières, la compagnie n'exigeait que 9 cts à Port-Arthur, c'est-à-dire le prix qu'elle avait obtenu d'après l'avis public demandans des soumissions. Voilà un exemple entre plusieurs. Jusqu'à présent on a payé pour ce travail $107,650.83 à cette compagnie. Voilà un pourcentage bien infime des dépenses considérables de $100,000,000 dont l'honorable ministre des Finances a parlé. Pour la rivière Nipigon seule l'ouvrage dont le coût fut acquitté en grande partie, au cours des mois où le besoin ne se fait pas sentir dans cette région vaste et à peine colonisée, tout cela pour convaincre les électeurs de la pureté de l'administration et des progrès du parti représenté par l'honorable député de Thunder-Bay-et-Rainy-River (M. Conmee).

Monsieur l'Orateur, j'ai entendu l'honorable ministre des Travaux publics parler de la nécessité de construire un hôtel des postes dans la ville de Steelton. Je l'ai entendu déclarer publiquement qu'il était nécessaire de construire cet édifice dont le besoin se faisait grandement sentir. Il s'agit d'une ville importante. Elle rapporte au ministère des Postes des sommes assez élevées, et les exigences du service public réclament la construction de cet édifice. Je déclare à mon honorable ami, maintenant qu'il a fait un meilleur emploi des deniers publics en commençant à ériger une bâtisse publique à Steelton, ville qui comprend dans ses limites l'une des plus grandes aciéries du Canada, je lui dis qu'il vaut mieux opérer cette dépense que de gaspiller l'argent du peuple en réparant des immeubles qui appartiennent à des particuliers.

Je lui fais cette observation qu'il recevra, je l'espère, dans l'esprit qui m'anime en la faisant. Je lui suggère également de prendre une partie des sommes qu'il gaspille ainsi, en payant le prix extravagant de 45 cents la verge cube pour le dragage exécuté au port de Nipigon, argent qu'il paie à la compagnie de dragage des Grands lacs, et de consacrer la balance qui lui restera à parachever l'hôtel des postes de Steelton, afin de fournir à la population intéressée le service dont elle a si grand besoin, ainsi que l'honorable ministre le sait bien, grâce à des requêtes et aux délégations qu'il a reçues, lui qui a reconnu le bien-fondé de ces requêtes-là.

Nous avons d'autres exemples de cette dépense splendide de $100,000,000; il en a été question ici même. Je ne trouve pas présentement de meilleur exemple de ce qui se passe au sujet de cette importante voie fluviale qui, dans l'avenir, sera un monument qui témoignera du grand progrès accompli et des grandes dépenses encourues par le Gouvernement dans cette entreprise et dans celle du canal de Newmarket. Je ne crois pas me tromper en disant que mon honorable ami partage mon avis sur l'opportunité d'exécuter cette entreprise, entreprise qui rehausserait le prestige du Gouvernement aux yeux et des libéraux et des conservateurs.

Monsieur l'Orateur, je ne veux dire qu'un mot des dépenses que nous occasionne le département de la Milice; je regrette que le chef de ce ministère ne soit pas ici. Un honorable député me souffle à l'oreille que le ministre pourrait fort bien assister à une partie de hockey. Cela est peut-être faux. Au sujet du ministère de la Milice, je n'ai pas grand'chose à dire. L'entretien de cette milice nous coûte $6,000,000 par année.

L'agriculture est l'objet d'une dépense annuelle d'à peu près un million de dollars. La comparaison n'est guère à l'avantage du gouvernement fédéral. Monsieur l'Orateur, on a critiqué la gestion du ministère de la Milice, et ceux qui n'ont pas craint de scruter les affaires de ce ministère ont signalé un manque d'équilibre, des dépenses excessives, du gaspillage, et je crois même qu'on est allé jusqu'à dire qu'il y a lieu d'effectuer là certaines réformes. A vrai dire, le besoin de réformes se fait sentir partout. Le ministre de la Milice a voulu singer l'administration anglaise, mais sa tentative n'a pas donné les résultats satisfaisants qu'il en attendait, et le plus tôt il laissera là ces méthodes pour en adopter de plus pratiques, de plus suceptibles de servir l'intérêt bien entendu du pays, le mieux ce sera. J'ai là-dessus des convictions bien arrêtées.

Mes paroles me sont dictées par des considérations d'intérêt local, car je trouve ridicule qu'à cette heure où la milice figure pour $6,000,000 dans la dépense annuelle de $100,000,000, la ville du Sault-Sainte-Marie n'ait pu, en un moment critique, alors que la populace en état d'émeute renversait les tramways et se livrait à des désordres de toute sorte, se prévaloir de la protection de la milice sans avoir à payer chèrement l'intervention de celle-ci. On réclama la protection de la troupe, le département envoya là-bas une poignée de soldats galonnés d'or qui, à grand bruit

d'épées et d'éperons, défilèrent par les rues de la ville, se livrèrent à leurs petits exercices pour revenir ensuite à Ottawa. Une couple de jours plus tard, le ministère faisait tenir à la ville sa note de $8,000. A l'heure actuelle, le gouvernement fédéral poursuit la ville du Sault-Sainte-Marie en recouvrement de cette somme qu'il lui réclame pour services rendus en une circonstance où ils étaient absolument indispensables à la protection de la vie et des biens des gens où le danger était imminent. Je trouve singulier que le ministère de la Milice puisse édicter des règlements qui lui permettent d'ajouter au fardeau déjà assez lourd qui pèse sur la ville du Sault-Sainte-Marie en lui faisant payer une somme aussi considérable pour y avoir maintenu l'ordre en pareille circonstance. Je trouve singulier qu'à cette heure où il en coûte chaque année des milliers de dollars pour maintenir ce ministère de la Milice pour faire vivre un tas de fantasques à panache, on ne puisse apaiser des troubles comme ceux dont je viens de parler sans que le Gouvernement exige le paiement d'une somme de tant par jour, comme dans le cas de la ville de Sault-Sainte-Marie, à laquelle il réclame $8,000.

A quoi sert-il de maintenir à grands frais un service de police s'il faut accorder aux agents, quand on a besoin d'eux, une rémunération en sus de celle à laquelle ils ont droit quand ils n'ont rien à faire? J'ai le ferme espoir qu'il se fera à cet égard des réformes pratiques et que toute l'administration du ministère qui, d'après le peu que j'en sais, semble avoir grand besoin d'être réorganisée, sera l'objet d'une enquête et d'une réorganisation complètes De ces réformes il résulterait un état de choses plus satisfaisant.

Depuis quelques années, il s'accuse un développement merveilleux dans les districts de l'Ontario septentrional que nous représentons ici, certains de mes collègues et moi. On sait que depuis 1904 la construction du chemin de fer du Témiskaming au nord d'Ontario a mis en valeur de très riches gisements aurifères et argentifères—ces derniers étant les plus nombreux jusqu'à présent. Le prolongement de la ligne a donné une valeur plus grande à la zone argileuse qui avoisine son point de jonction avec la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique, actuellement en voie de construction, et quand il se raccordera au Transcontinental, ce sera une des principales voies de communication. J'aurais aimé que le Gouvernement fît montre d'un peu plus de générosité à l'égard de ce chemin de fer qui a largement compensé les dépenses qu'il a occasionnées. Je considère que le Gouvernement aurait dû, eu égard au développement merveilleux qui devait en résulter, accorder à cette voie ferrée l'aide qu'on lui demandait dans le temps. L'Algoma-Central est un autre chemin de fer que l'on projette de prolonger jusqu'à la baie d'Hudson et qui croisera les lignes du Pacifique-Canadien, du Nord-Canadien, quand il ira d'un océan à l'autre, et du Grand-Tronc-Pacifique.

Le chemin de fer de Bruce-Mines à l'Algoma est encore un de ceux que l'on veut prolonger jusqu'à la baie d'Hudson, et ces deux lignes, de même que celle du Témiskaming au nord d'Ontario, traverseront des régions où le minérai et le bois se trouvent en abondance. Il est grandement à désirer que ces chemins de fer soient construits sous le plus bref délai possible, et cela avec l'aide de l'Etat, quand à l'Algoma-Central, il y a tout lieu de prévoir que d'ici à très peu de temps il se reliera à la ligne principale du Pacifique-Canadien.

Ceci m'amène à faire observer que la prospérité qui règne dans l'Ontario depuis disons cinq ans a largement contribué à grossir le chiffre des recettes du gouvernement fédéral. Il ne m'est pas arrivé, à l'occasion de la dernière élection qui s'est tenue dans l'Ontario, d'entendre un seul député ministériel affirmer que l'accroissement des recettes que la province tire des ressources naturelles du pays dût s'attribuer à l'exploitation sage et économique de ces ressources; ils prétendaient plutôt que c'est la Providence qui en est la cause, tout en attribuant à la sagesse du Gouvernement libéral d'Ottawa l'accroissement et la mise en valeur des ressources du domaine fédéral.

Dans son exposé budgétaire, le ministre des Finances a parlé des primes accordées à l'industrie métallurgique, et c'est avec le plus vif intérêt que j'ai prêté l'oreille aux observations qu'il a faites sur ce sujet. Je suis assez au fait de l'historique de ces primes, du moins en ce qui concerne la ville du Sault-Sainte-Marie. Je me rappelle être allé en cette ville avant l'établissement du régime des primes, et je connais un peu quel fut le sort de l'industrie métallurgique. Je crois que sous le rapport de la capacité productive et de l'outillage elles ne le cèdent à aucune autre. Leur rendement n'est peut-être pas le plus considérable qui soit au Canada à l'heure actuelle, mais je ne saurais l'affirmer. Sans être aussi considérables que celles de la Dominion Iron and Steel Company, elles prennent presque chaque jour, à la faveur du régime actuel, une importance de plus en plus grande.

Certains collègues s'opposent fortement au paiement de primes à l'industrie métallurgique. Certes, le sujet est de ceux qui donnent lieu à de profondes divergences d'opinions, et j'ai entendu des membres de la droite et de la gauche se prononcer contre le maintien d'industries à l'aide des primes. Mais on connaît les résultats de cette industrie-là, on sait l'essor formida-

ble que le régime des primes a fait prendre à l'industrie métallurgique par tout le pays. En théorie et d'après les résultats que j'ai constatés, les primes que l'on a accordées à l'industrie métallurgique n'ont pas, que je sache, entravé la marche du Canada dans la voie du progrès, mais elles ont fait prendre son essor à une industrie importante, ainsi que font voir les données auxquelles je me reporterai bientôt.

Mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark), que j'ai le regret de ne pas voir à son siège, a dénoncé le régime des primes en se plaçant à un point de vue purement théorique, et a cité à l'appui de ses arguments certaines autorités reconnues en matière d'économie politique. Mais les économistes politiques ne sont pas d'accord sur le régime des primes; or, puisque l'on peut, sans qu'il en coûte trop à la population du Canada, implanter une grande industrie et, grâce aux primes, la rendre florissante et lui faire acquérir presque chaque jour une importance de plus en plus grande, c'est là la meilleure réponse pratique à donner aux économistes. Quoi qu'il en soit, comme je ne veux parler que de choses pratiques, je m'abstiendrai de discuter des théories avec l'honorable député de Red-Deer et me bornerai à lui citer, pour sa gouverne, ce que M. le professeur Marshall dit au sujet des primes:

> Principe d'économie:
> La société pourrait même trouver avantage à ce que l'Etat prélevât des taxes sur les articles qui ont une tendance à produire des recettes de plus en plus faibles, pour en dépenser une partie du produit sous forme de primes à l'égard des articles qui tendent à produire des recettes de plus en plus fortes.

Il est certain que l'industrie métallurgique—je veux surtout parler des aciéries du Sault-Sainte-Marie—en a fait connaître d'autres de moindre importance; qu'elle a occasionné l'importation de machines, par quoi le revenu s'est sensiblement accru; qu'elle a contribué à la prospérité générale du pays, à l'accroissement de la population et à mettre les gens en mesure de gagner et d'acheter davantage.

L'état de choses qui prévaut depuis deux ou trois ans ne tardera pas à devenir encore plus satisfaisant. On vient de placer de forts capitaux anglais dans l'Algoma Steel Company, filiale de la compagnie du lac Supérieur, à laquelle on veut faire prendre immédiatement un essor considérable. On va construire une usine d'une capacité quotidienne de 600 tonnes ou plus, ainsi qu'un nouveau fourneau ordinaire et plusieurs fours à foyer ouvert, sans compter l'installation d'appareils pour la fabrication du coke. Cette entreprise représentera le placement de six millions et un quart, chose qui n'est pas sans importance pour le pays en général. L'installation d'appareils pour la fabrication du coke signifie qu'au lieu de faire venir chaque jour des Etats-Unis un convoi de coke, la houille sera transformée en coke au Sault-Sainte-Marie même; que l'on utilisera les dérivés de la houille, le gaz et le goudron par exemple, ce qui permettra de donner de l'emploi à 3,000 hommes de plus.

Ce travail se fera par des Canadiens qui mettront à contribution les ressources naturelles du pays, et pour obtenir le coke, on ne sera plus désormais obligé d'envoyer notre argent à l'étranger. En outre, le prix de revient du produit fabriqué sera moindre, et sur une production quotidienne de 800 ou 1,000 tonnes de rails d'acier, une réduction de 50 cents par tonne comporte un avantage immense pour l'industrie.

Comme tout le monde, la compagnie du Sault-Sainte-Marie se rend compte qu'un jour viendra où l'on mettra fin au régime bienfaisant des primes, mais j'espère bien que, pour le moment du moins, le ministre des Finances ne changera rien à l'attitude prise par le Gouvernement à l'égard des primes accordées à l'industrie métallurgique. Cette industrie traverse une période critique; fournissant directement ou indirectement de l'emploi à 5,000 ou 6,000 hommes, elle n'est pas de celles qui s'implantent en un jour; elle a eu une existence assez mouvementé, de sérieux obstacles ayant, dès le début, entravé son essor, et le ministre des Finances peut m'en croire, c'est à peine si la compagnie a fini de se tirer d'embarras. D'ici à deux ou trois ans, cette industrie aura besoin de stimulant que constitue le régime des primes, et l'intérêt du pays tout entier exige que l'on maintienne ce régime.

Voyons maintenant quel a été le mouvement du commerce de l'acier au Canada en ces années dernières. Je ne veux pas donner à entendre au ministre des Finances que j'attribue à son gouvernement le mérite du merveilleux développement qui est résulté du régime des primes sur le fer et l'acier.

L'hon. M. FIELDING: Je ne pourrais jamais m'attendre à cela.

M. BOYCE: Je puis dire franchement à l'honorable ministre que je suis prêt à lui rendre justice et à reconnaître son mérite et celui du ministère. A ce sujet, je rappellerai que le drawback mentionné dans le tarif de 1907 a beaucoup diminué le coût de la fabrication du coke avec la houille grasse.

En 1881, la valeur de la production des forges et des aciéries était de $16,943,321; en 1891, de $29,874,437; en 1901, de $34,878,402 et, en 1906, de $53,125,265. Ainsi, il y a eu une augmentation constante et sensible de la production des aciéries du Canada, et le ministre constatera que cette aumentation a été relativement plus forte de 1881 à 1891 que de 1891 à 1901.

Quant à la production moyenne, elle a été, d'après la statistique de $1 237 par ouvrier,

en 1881; de $1,365, en 1891, soit une augmentation de $128 par ouvrier; de $1,409, en 1901, augmentation de $34 par ouvrier et de $1,752, en 1906.

Les primes que l'Etat a payées sur l'acier seulement en 1908, se sont élevées à $1,019,201, à $863,819 sur le fer en gueuse et à $347,135 sur les objets en acier. La production du fer en gueuse est par elle-même une industrie nationale très importante. Elle procure du travail à un très grand nombre d'hommes et alimente plusieurs industries secondaires. La compagnie du lac Supérieur met en place un nouvel outillage pour la production du fer en gueuse. Lorsque cet outillage sera achevé, la compagnie pourra produire assez de fer en gueuse pour ses besoins, et se dispenser d'en importer d'un autre pays ou d'en faire venir d'un autre établissement. Par conséquent, nous nous attendons à voir luire le jour où le Canada fournira le fer et l'acier pour la fabrication des objets dont il aura besoin. Nous avons dans l'Est la Dominion Iron and Steel Company, et nous avons les établissements du Sault-Sainte-Marie situés le long des grandes lignes de transport et qui disposent aisément de leurs produits sur le vaste marché de l'Ouest. Ainsi, j'espère que, pendant cette période de transition, pendant qu'on augmente l'outillage, le Gouvernement sera accommodant, charitable et bien inspiré en ce qui a trait aux primes accordées pour la fabrication des articles en fer ou en acier.

Avant de reprendre mon siège, je dois traiter un sujet qui est probablement le plus important de toùs ceux qui ont occupé l'attention du peuple canadien. Je parle de la marine mentionnée dans un passage du discours du trône. Lorsque les fondateurs de la Confédération se sont réunis dans ces murs, ils ont exprimé bien des craintes au sujet de l'avenir. Le ministre des Finances avaient de grandes appréhensions. Elles étaient si vives qu'en 1884 il proposa un projet de résolution demandant que la Nouvelle-Ecosse se séparât de l'union pour former une province indépendante.

En 1867, un orateur parla avec effroi de l'incapacité de se défendre dans laquelle se trouvait le Canada. Il voulait savoir comment on le protégerait entre les attaques des ennemis par terre et par eau, et il faisait ressortir l'étendue de la frontière que pourraient franchir nos voisins du sud et l'immensité du littoral à l'ouest, à l'est et au nord, littoral dépourvu de tout moyen de défense. D'autres exprimèrent des craintes moins vives à ce sujet, mais un député ministériel de l'époque, sir Charles Tupper, répondit avec calme et dignité que la Confédération n'oublierait pas son rang de colonie importante du royaume britannique ; qu'elle ne renoncerait pas à sa dépendance de l'Angleterre mais défendrait toutes les institutions de l'empire, qu'au moment du danger l'Angleterre protégerait ce pays comme elle l'avait toujours fait et que nous n'avions rien à craindre. C'était l'Angleterre qui nous protégeait en ce temps-là. L'Angleterre a veillé sur le berceau du Canada lorsque celui-ci ne pouvait ni se défendre, ni subvenir à ses besoins. Depuis, nous avons eu l'occasion de faire face à des difficultés et à des crises, et chaque fois les Canadiens ont énergiquement exprimé le désir de défendre la mère patrie; ils ont bondi d'indignation lorsqu'elle a été insultée, ils ont pris part à ses afflictions et ils lui ont prêté main-forte lorsqu'elle était attaquée.

Tels ont été les sentiments des enfants du pays, les sentiments qui se sont manifestés dans toute l'étendue du Canada. D'un océan à l'autre, du midi au septentrion, les Canadiens sont fidèles à leur allégeance et, si cela dépend d'eux, ils n'épargneront rien pour resserrer les liens qui les unissent à la métropole.

Dernièrement, les perspectives d'une guerre contre l'Angleterre sont devenues alarmantes. Ce ne sont pas de vaines rumeurs, des bruits qui courent la rue. Les voix les plus autorisées de l'empire ont averti le peuple anglais que le jour n'est pas éloigné où l'on tentera de disputer à l'Angleterre l'empire des mers. Quelqu'un a parlé de vingt ans et lord Roberts a répondu vingt mois. D'autres diplomates ont traité le même sujet et ont donné le même avertissement. Je constate que dernièrement une revue américaine a envoyé un de ses rédacteurs en Allemagne pour y faire une enquête sur la situation et s'assurer de l'exactitude des nouvelles relatives aux préparatifs de guerre de ce pays et à son intention de disputer la suprématie anglaise. Le rapport qui a été publié dans la revue est rien moins que rassurant pour la populaton de la Grande-Bretagne. Il a démontré que l'Allemagne employait jusqu'à ses dernières ressources à la construction des plus puissants navires qui ne peuvent servir qu'à disputer à l'Angleterre la suprématie navale dans les eaux allemandes et dans la mer du Nord.

Je ne veux pas parler de l'objet du bill dont la Chambre est saisie, mais la question est de savoir ce que le Canada fera dans cette circonstance. Le premier ministre a proposé de créer une marine canadienne qui permettra de former peu à peu des marins, d'enrôler des hommes et de les instruire pour qu'ils prennent place à bord des navires que le Gouvernement se propose de faire construire. En réponse aux appels de l'Angleterre, il déclare que nous commencerons immédiatement à construire un vaisseau-école et que nous continuerons à nous armer peu à peu, de sorte que, dans vingt ans, nous serons prêts à faire face à la crise qui menace d'éclater dans vingt mois.

Le programme du premier ministre consiste aussi à construire plus tard des navires de guerre pour protéger nos côtes; mais si l'on compare les navires dont le Gouvernement annonce la construction aux navires des nations étrangères, on constate avec étonnement que non seulement ces navires ne peuvent pas être armés assez tôt pour nous permettre de faire face au danger qui nous menace, dit-on, mais qu'une fois armés, ils ne seront d'aucune utilité pour l'attaque ni pour la défense, car pas un seul ne sera assez puissant pour résister à un navire du type de ceux que l'empire allemand fait construire le plus rapidement possible.

Je sens vivement qu'il est nécessaire que le Canada fasse quelque chose pour affirmer son sentiment dans cette affaire. La proposition du leader de la Chambre ne répond pas aux exigences de la situation; ce n'est pas une réponse à l'appel aux armes ni une sauvegarde contre le danger qui nous menace et qui menace la suprématie de l'Angleterre sur l'océan que le projet d'organiser une marine canadienne. Il ne s'agit pas de savoir ce que le premier ministre se propose de faire—dans quinze ou vingt ans—pour défendre l'empire et resserrer les liens qui nous unissent à la métropole; ce que la population canadienne demande à grands cris, ce n'est pas d'affirmer notre allégeance dans quinze ans d'ici. La population canadienne désire prouver immédiatement que le Canada, qui est au premier rang parmi les nations de la terre, qui conserve sa vigueur d'autrefois, qui possède de splendides ressources, qui dépense $100,000,000 comme le ministre des Finances le dit avec ostentation, que le Canada, dis-je, peut et doit remplir et remplira volontiers sa tâche dans l'exécution d'un programme patriotique et contribuera à la défense de l'empire dans la mesure de ses ressources et selon les besoins.

Qu'a fait le Canada lorsque ces bruits sont parvenus jusqu'à lui, l'an dernier? Le parlement australien s'est réuni et a offert un dreadnought. Le parlement de la Nouvelle-Zélande s'est réuni et il a télégraphié à l'Angleterre que la population néo-zélandaise désirait lui offrir un dreadnought et qu'elle en donnerait deux, si un ne suffisait pas, la petite Nouvelle-Zélande, pleine de crânerie, dont la population n'est pas le dixième de la nôtre, qui n'a pas la douzième ni la vingtième partie de nos forces et des abondantes richesses du Canada. Tandis que l'Australie et la Nouvelle-Zélande transmettaient ces dépêches, le Canada gardait le silence. Il n'avait rien à proposer. Que faisait alors le premier ministre, à quoi pensait-il? Il n'a rien proposé de sa propre initiative. L'offre de fournir les moyens de faire face aux circonstances critiques a dû venir de la loyale opposition de Sa Majesté sous la forme d'un projet de résolution du représentant de Toronto-nord. Le premier ministre n'a rien fait, il a gardé le silence; il suivait fidèlement la ligne de conduite qu'il s'était tracée en 1907, à la conférence impériale, lorsqu'il avait refusé carrément de prendre part à la défense navale.

L'histoire se répète, dit-on. Comme je l'ai dit, si quelque chose a été fait, ce n'est pas parce que le premier ministre y tenait beaucoup. On lui a forcé la main. Cela me remet en mémoire un incident de la situation d'il y a dix ans, lorsque l'Angleterre avait à soutenir une guerre au Sud-Africain, et que le premier ministre, qui était au pouvoir, était libre d'envoyer nos fils sur les champs de bataille remplir leur devoir envers l'empire dont ils faisaient partie. Il déclara d'abord: "Pas un homme, pas un canon". Sir Charles Tupper, alors chef de l'opposition, lui télégraphia et le supplia d'envoyer un détachement, ou même deux. On lui a forcé la main dans cette circonstance. Le sentiment public était si contraire à ses déclarations et au mauvais vouloir qu'il avait exprimé qu'il dût céder au courant d'opinions qui régnait d'une extrémité à l'autre du pays. Et les Canadiens allèrent combattre et quelques-uns moururent—et leur mort fit honneur au Canada et resserra les liens de l'empire britannique.

En 1909, un autre projet de résolution fut proposé, et il le fit sien et en favorisa l'adoption. Mais il semble croire que l'adoption de cette résolution équivaut au don de 50 dreadnoughts. Car rien ne fut fait. On n'entendit parler de rien jusqu'au moment où le ministère des Colonies écrivit au Gouvernement. Ce n'est pas à cause de ce que le Canada a fait, mais à la suite des dépêches de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande qui offraient des sources immédiates, que le ministre des Colonies s'est mis en communication avec le Canada pour l'inviter à prendre part à une conférence qui traiterait des meilleurs moyens pour les colonies de contribuer à la défense de l'empire.

Nos délégués, le ministre de la Milice (sir F. Borden) le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) ont assisté à cette conférence. J'ai lu les comptes rendus de ce qu'ils ont fait à cette conférence, et je dois avouer que j'ai été très désappointé de l'attitude qu'ils ont prise. Lorsque les représentants de deux des moins importantes parties de l'empire, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, voulaient et désiraient offrir une aide effective au prix de millions, les représentants du Canada ne se décidèrent à faire quelque chose qu'après que M. McKanna, le premier lord de l'amirauté, eût soumis un mémoire basé sur les vues qui avaient été exprimées par les délégués coloniaux au sujet de ce qu'il serait bon de faire. Dans ces propositions—et je conseille la lecture de cette correspondance très intéressante aux honorables membres des deux

côtés de la Chambre—on voit que l'amirauté a proposé une unité navale fournie par les colonies. Quelle réponse, quel appui, quelle assurance les ministres qui représentaient le Canada ont-ils donnés?

On leur avait demandé virtuellement quelle somme pourrait être obtenue pour aider au maintien d'une flotte qui coûterait 600,000 louis par année d'entretien—non pas s'ils pourraient la donner, mais la petite part qu'ils pourraient fournir pour aider à réaliser les propositions de l'amirauté. L'amirauté proposait la création d'une unité navale, dont la partie la plus importante, la force réelle de combat, est le dreadnought.

Nos amis ont demandé combien coûterait, en laissant de côté le dreadnought, la partie de l'unité qui ferait le combat, qui répandrait la terreur chez nos ennemis et montrerait aux peuples de la terre que le Canada faisait sa part et pouvait construire des dreadnoughts tout aussi bien que l'Allemagne. Mais aujourd'hui, dans le bill qu'on nous soumet on propose une construction de vaisseaux qui prendra un temps considérable, des vaisseaux du type "Boadicea," du type "Bristol," des torpilleurs et contre-torpilleurs. Je demanderai au Gouvernement, s'il veut avoir une marine de guerre, s'il veut établir un service naval canadien, s'il croit que la population du Canada sera satisfaite de cela, et si ces offres seront suffisantes au cas—ce que Dieu ne veuille—le besoin s'en faisait sentir? Je dis non. Ces propositions de l'honorable premier ministre ne satisfont aucunement le peuple du Canada. Elles peuvent satisfaire le très honorable premier ministre parce qu'elles sont bien petites—elles promettent beaucoup, mais elles auront de très minces résultats. Nous avions le droit de nous attendre, lorsque le bill a été déposé, que le Gouvernement ferait face à la question d'une façon convenable, généreuse, brave et pratique.

Je réserve mes critiques sur les détails du bill jusqu'à ce qu'il soit soumis à la discussion, et je bornerai mes remarques à l'inactivité et à l'hésitation évidente dont fait preuve le très honorable premier ministre en abordant cette question.

Il paraît avoir peur; il semble croire, nonobstant l'urgence et l'importance mondiale de la question, nonobstant le fait que l'honneur et le prestige du Canada sont en jeu, que l'on devrait la laisser au repos, la retarder. Je voudrais voir le premier ministre faire face à la situation fermement et immédiatement. Il est tout puissant aujourd'hui, et s'il croit qu'il est de l'intérêt du Canada d'avoir une marine canadienne du type qu'il propose, qu'il agisse et la construise. S'il croit que le Gouvernement et le pays sont avec lui, il doit agir—pourvu que le peuple l'approuve. Avant d'aller jusque là, c'est son devoir très clair de demander la sanction du peuple pour la politique qu'il propose, et pour laquelle il n'a pas de mandat.

Il n'avait pas de mandat lors de la crise de 1889, mais les contingents furent envoyés tout de même. Le premier ministre est-il disposé aujourd'hui à faire face à cette crise et à demander au Parlement de voter l'argent qui sera nécessaire pour l'honneur du Canada? Quelles sont ses propositions à ce sujet? L'aide qu'il offre n'est certainement pas suffisante; de l'avis de quelques-uns, ces propositions vont beaucoup trop loin et la création d'une marine canadienne sera trop coûteuse.

Mais le très honorable premier ministre ne montre pas toujours la même hésitation lorsqu'il s'agit de proposer de grandes mesures; il n'a pas toujours voulu attendre. Tout dépend des résultats politiques de la mesure qu'il a en vue. Nous nous rappelons tous le jour où il a proposé la construction du Grand-Tronc-Pacifique. C'était un projet de grande importance et naturellement tout le monde avait hâte d'entendre ce qu'il allait dire. Mais il n'y a pas de comparaison entre l'importance de l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique, toute grande qu'elle puisse être, et l'importance pour le Canada de maintenir son prestige devant l'univers comme partie importante de l'empire anglais. Le temps est arrivé, si la rumeur est vraie, où mon honorable ami ne peut pas attendre pour pourvoir à une conjoncture qui se produira tout probablement, et je dis que si l'honorable premier ministre prête l'oreille aux déclarations de ceux en qui il a confiance en Angleterre, il existe déjà des probabilités de guerre suffisantes pour exiger de sa part une action prompte, au lieu de faire des plans qui ne peuvent avoir une réalisation effective que dans une quinzaine d'années.

Lors du bill pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique, l'honorable premier ministre craignait de perdre du temps; il craignait que d'autres ne vinssent à s'emparer du commerce du Canada—le commerce du Canada, non pas le patriotisme, ni la force, ni la loyauté du Canada, mais le commerce du Canada. Voici ce qu'il disait dans cette Chambre:

> A ceux qui nous conseillent la politique de temporisation; à ceux qui nous disent d'attendre; à ceux qui nous conseillent de ne pas aller trop vite, d'étudier, de réfléchir, de calculer, et de nous renseigner, voici notre réponse: Non, le temps des délibérations est passé, celui de l'action est arrivé. Le courant qui nous mènera à la fortune passe en ce moment; si nous n'en profitons pas, il ne reviendra jamais. Si nous le laissons passer, notre vie nationale toute brillante qu'elle est aujourd'hui, s'arrêtera. Nous ne pouvons attendre parce que le temps passe.

L'honorable premier ministre continuait:

> Tel est notre devoir, immédiat et impérieux. Ce n'est pas le devoir de demain,

mais le devoir d'aujourd'hui, de cette heure, de cette minute même. Dieu veuille qu'il ne soit pas déjà trop tard.

Je soumets à mon très honorable ami les éloquentes paroles qu'ils prononçait à l'occasion de ce bill, et aujourd'hui je les lui rappelle comme s'appliquant à la situation actuelle, et à l'appel fait au Canada de remplir son devoir comme principal élément dans l'empire britannique. Ces paroles seraient applaudies si mon honorable ami les répétait aujourd'hui dans cette Chambre, à l'occasion de la crise qui menace la suprématie de l'Angleterre sur les mers. Je regrette que mon honorable ami ait toujours paru si hésitant dans des questions de ce genre, et que son attitude actuelle concorde si bien avec son attitude passée. Dès 1891, lorsqu'il était chef de l'opposition encore sous le coup de la défaite qu'il avait subie dans la campagne en faveur de la réciprocité avec les Etats-Unis, il s'est exprimé d'une façon très claire au sujet de l'attitude que le Canada devrait prendre à l'égard de la mère patrie. On se rappellera que pendant l'élection de 1891, le très honorable premier ministre, alors chef de l'opposition, parcourait le pays en prêchant des relations plus intimes avec les Etats-Unis; il demandait la réciprocité, l'union commerciale, ou au moins un traité de réciprocité, une politique qui nous rapprocherait des Etats-Unis, et qui, comme c'était l'opinion générale alors, tendrait à l'annexion. A cette époque le très honorable sir John A. Macdonald était chef du Gouvernement, et dans un discours à Massey Hall, Toronto, il fit une réponse effective et concluante à la campagne que mon honorable ami et son parti conduisaient. A cette occasion sir John A. MacDonald terminait son éloquent discours par ces paroles mémorables: "Sujet anglais je suis né, et sujet anglais je mourrai". Mon très honorable ami alors chef de l'opposition, vint dans cette Chambre, et, dans le débat sur l'adresse, prononça les paroles que je vais citer et que je lui demande de comparer à d'autres qu'il a prononcées en ces derniers temps:

Je conviens en toute franchise que lorsque je me décidai à préconiser cette politique, j'ai considéré avant tout et après tout les intérêts du Canada, et non les intérêts de l'Angleterre. Je suis sujet anglais et je ne l'ai pas oublié jusqu'à ce jour, mais tout en étant sujet anglais, je ne saurais oublier que je suis en même temps Canadien, et que je siège dans le parlement du Canada. Laissons les sujets anglais qui siègent dans le parlement d'Angleterre s'occuper des intérêts de l'Angleterre. Lorsque cette confédération fut organisée (et nul ne le sait mieux que l'honorable premier ministre lui-même) elle a été organisée dans le but de former une nation des populations de ce Canada-uni. Le très honorable premier ministre aurait dû prévoir, du moment que nous formerions une nation, que, un jour ou l'autre, les intérêts de cette jeune nation deviendraient en conflit avec les intérêts de la mère patrie.

M. BOYCE.

L'honorable député continuait:

Il est absurde de supposer que, placés comme nous le sommes, les intérêts du Canada seront toujours identiques aux intérêts de l'Angleterre. Il viendra un jour où ces intérêts viendront en conflit.

Monsieur l'Orateur, j'espère sincèrement que le jour n'est pas arrivé où, dans l'opinion du très honorable premier ministre, les intérêts du Canada seraient en conflit avec ceux de l'Angleterre, sur une question si grande, si vitale que celle de la protection de l'empire. Je ne puis croire que mon honorable ami consentirait à appliquer aucune de ses paroles à la crise actuelle. Mais pourquoi ne fait-il pas quelque chose pour montrer au peuple qu'il est au moins aussi disposé d'aider à la mère patrie que la Nouvelle-Zélande et l'Australie, qui sont des parties bien plus faibles de l'empire britannique que le Canada? Je ne voudrais pas dire que le très honorable premier ministre veut servir des exigences de partis. J'espère sincèrement qu'il se libèrera de tous ces liens, et qu'il s'affirmera libre, grand et tout puissant, comme représentant du Canada libre qui l'appuie en ce moment sur cette question. S'il veut seulement parler et parler maintenant, et exprimer la même volonté que d'autres colonies moins puissantes ont exprimé de faire leur part, je suis certain que les applaudisements de la population du Canada qu'il aime tant à entendre, ne lui manqueront pas.

Au point de vue général de la question, et au sujet du projet qu'il soumet, je n'approuve pas la proposition que le Gouvernement fait présentement de créer et d'organiser une marine canadienne. Je ne l'aime pas.

Ce n'est pas à l'honneur du Canada; ce n'est pas la réponse que le Canada aurait dû faire à la question qui lui a été posée. Je le déclare en toute sincérité, le très honorable premier ministre me paraît vouloir éluder la question. Espérons qu'il va triompher de sa taciturnité et nous faire connaître franchement et nettement sa pensée. Pareille offre de la part du Canada n'est guère de nature à lui faire une grande réputation à l'étranger. Les ennemis de la Grande-Bretagne n'en concevront pas ce surcroît de respect que leur aurait inspiré, ou que leur inspirerait, une attitude autre de la part du Canada. Les habitants du Canada n'en seront pas plus attachés à la métropole, n'en seront pas plus soumis à sa suzeraineté, et d'autre part, il y a tout lieu de craindre que l'intérêt de parti n'exploite la situation, n'en profite pour se débarrasser d'une question très épineuse et que naguère le très honorable premier ministre s'est montré assez mal disposé à régler. Cette solution sera du goût de ces politiciens indécis qui n'aiment pas à entreprendre le règlement d'une question de cette nature et qui préfèrent un program-

me de magistrale inaction à un programme d'immédiate initiative. La réalisation de ce projet va entraîner l'exécution de nombreux travaux publics dans des circonscriptions où le besoin s'en fait plus particulièrement sentir; elle va provoquer la distribution de faveurs ministérielles et nombre d'autres abus dont notre pays a souffert dans l'administration de la chose publique sous le régime actuel. Ce sont là des questions d'une plus grande importance que celle de l'offre et de la demande, ou que celle du chiffre des recettes et de la dépense, bien que celle-ci soit déjà dans les 100 millions. Il s'agit de savoir ce que nous allons faire; il s'agit de nous tracer une ligne de conduite, de nous demander si le Canada va faire son devoir ou va chercher à s'y dérober; bref, ce n'est pas une question que le peuple va permettre au Gouvernement de mettre au rancart s'il ne juge pas à propos de l'aborder.

En 1908, nous avons eu dans la vieille cité de Québec le brillant spectacle de la célébration du troisième centenaire d'un événement très important de notre histoire, et tous nous avons voulu être de la partie. L'héritier de la couronne d'Angleterre était présent, au milieu d'un grand déploiement; ce fut une scène magnifique, une splendide page de l'histoire du Canada. Mais quel a été le résultat pratique de tout cet étalage de fidélité? A quoi bon toutes ces démonstrations si, une fois le tumulte apaisé, une fois les grands personnages retournés dans leurs pays, et lorsqu'il est rumeur de guerre, on constate qu'il n'y a rien de fait de ce qui aurait dû être fait pour détourner le danger qui peut être imminent, mais qui, espérons-le du moins, est encore loin de nous.

N'est-ce pas assez que le péril existe, n'est-ce pas assez qu'une telle éventualité ait inspiré de graves craintes en Angleterre? N'est-ce pas assez que le peuple canadien soit convaincu de la nécessité d'agir? Je cède au désir de signaler un discours prononcé tout dernièrement dans cette enceinte par l'honorable député d'Hochelaga (M. Rivet), et qui renferme un passage très remarquable à cet égard même. L'honorable député ne fait pas connaître à la Chambre ses propres vues. Il se borne à signaler en termes désobligeants et menaçants l'attitude de la gauche sur cette question, avec l'espoir que l'opposition tiendra une conduite conforme à ses prévisions. Voici ses paroles:

> J'ai tout lieu de croire que l'opposition se prépare, pour la prochaine élection à soulever les préjugés, dans la province de Québec, contre le Gouvernement, et plus particulièrement contre l'honorable premier ministre, sur cette même question de la défense navale. Le gouvernement libéral et ses fidèles partisans seront accusés d'avoir trahi les intérêts du Canada, en général, et surtout les intérêts des Canadiens français de la province de Québec.

D'un autre côté, je prévois également les arguments dont on se servira dans certaines autres provinces. Là on prétendra que le Gouvernement n'est pas allé assez loin dans sa politique de défense navale et que parce qu'il n'a pas adopté une politique directement opposé aux désirs du parti conservateur de la province de Québec, il doit être chassé du pouvoir comme indigne de la confiance des contribuables de ce pays.

Qu'est-ce à dire? Que l'honorable député pose au prophète et prépare lui-même les voies d'une querelle qui, je ne puis m'empêcher de le croire, lui réjouirait le cœur, en ce qu'elle serait une sorte de justification de l'attitude qu'il se propose de prendre peut-être. J'ose espérer que l'inactivité du premier ministre en la matière ne satisfera pas le peuple canadien, ne satisfera personne. Je vais citer une poésie dont le texte m'a été récemment remis sur la question d'une marine canadienne; ils renferment une part de vérité quant à la situation que nous avons sous les yeux. Si je cite ces vers, ce n'est pas que je me figure la Chambre très éprise de poésie, mais j'y vois la manifestation d'un sentiment vivace animant le peuple canadien quant à l'opportunité de venir en aide sur-le-champ à la mère patrie et de nous tenir prêts à la secourir à l'heure du danger:

> O, for a Man! to stand for us within our Council Hall,
> With good red blood in heart and veins—and answer England's call!
> To cut the Party questions from This Question all should feel,
> And sever Truth from Falsehood with the sweep of polished steel:
> Nor prate of 'Finished work at Home,' as though our goal were won!
> (Thus should be keep our house, nor leave the wider work undone.)
> No Opportunist! but a Man! to give—and Now—To-day!
> To meet the danger as it comes, and hold the Ocean Way!
> Pour out the millions—Not a Gift—part Payment that we Owe!
> Then, build the true Canadian fleet with healthy growth and slow.
> Yea! build the linked navies up—in concert—One to be!
> To hold that Vital Cord of Life—the Empire of the Sea!

Monsieur l'Orateur, ces vers témoignent de l'existence d'un sentiment de plus en plus prononcé, d'un sentiment dominant peut-être chez le peuple canadien. Je suis heureux de les consigner ici, car j'y reconnais l'expression juste de sentiments très vifs chez notre population. Je crois, monsieur l'Orateur, que le Canada va rester attaché à l'empire; que jamais le peuple canadien ne faillira à son devoir envers l'empire. Dans la pleine et magnifique vigueur de sa jeunesse, le Canada est capable de grandes choses et son prestige peut aider fortement à enrayer cette guerre destructive. Si le Canada, main droite de

l'Angleterre, si les Canadiens, fils de l'Angleterre, venaient de l'avant et déclaraient: Nous sommes de cœur et d'âme avec la mère patrie à ce moment critique, et tout défi lancé au Canada, quel effet une telle attitude n'aurait-elle pas?

La jeunesse canadienne est prête aujourd'hui comme toujours à se rendre à l'appel de l'empire, si le besoin se fait sentir ce que Dieu ne veuille. Car je vous le déclare, monsieur l'Orateur, si ce moment devait venir, il n'y aurait plus de place pour la diplomatie, pour les sourires bienveillants, pour les paroles sympathiques, pour l'opportunisme politique; rien désormais ne pourrait empêcher la population canadienne de faire son devoir, pleinement son devoir, et de voler sur-le-champ au secours de la métropole. C'est au prix d'une aussi magnifique sympathie et du déploiement d'un tel prestige que l'empire britannique se maintiendra et se développera et progressera, avec le Canada au premier rang; le Canada avec toutes ses richesses, le Canada accroissant d'année en année sa population et sa richesse, le Canada, facteur le plus important de l'empire britannique, dans sa force, dans sa puissance, dans son aptitude à servir et à combattre pour l'empire, manifestant la vérité des paroles suivantes:

Wider still and wider shall thy bounds be set,
God, who made thee mighty, make thee mightier yet.

M. J. C. TURRIFF (Assiniboine): Monsieur l'Orateur, à cette phase avancée de la discussion, je ne me propose pas de retenir la Chambre bien longtemps. Je traiterai particulièrement de la balance adverse du commerce dont les honorables députés de la gauche se sont tant occupés dans le cours du débat. Mais au préalable, qu'on me permette de relever certaines critiques qui ont été faites du projet ministériel de l'établissement d'une marine, et cela tant de la part de l'honorable député (M. Boyce) que de celle du représentant de Qu'Appelle (M. Lake), dont je regrette l'absence en ce moment.

Celui-ci a exprimé son désappointement de ce qu'on ne se proposerait de dépenser que la piètre somme de $2,700,000 par année sur la marine de guerre. S'il avait prêté une oreille attentive au discours du premier ministre, il aurait su qu'on se propose de construire d'ici à deux ou trois ans une flottille du prix de $11,000,000, si les navires sont construits en Angleterre et du prix de $15,000,000, soit 33 pour 100 de plus, si les navires sont construits au Canada, et dont l'entretien entraînera des frais de $3,000,000 si l'on fait le calcul d'après la dépense occasionnée en Angleterre, mais qui s'élèveront peut-être à $5,000,000 par année au Canada. Voilà une dépense de $15,000,000 pour commencer, grossie de frais annuels de $5,000,000, ce qui n'empêche pas l'honorable député (M. Lake) d'affirmer que le Gouvernement ne se propose de dépenser qu'une somme de $2,700,000 sur la marine.

L'honorable député (M. Lake) nous a déclaré, en outre qu'il rougissait d'être canadien, que nous vivons en parasites sur la métropole, et que nous nous éterniserons probablement dans cet état tant qu'elle nous permettra de le faire. Certes, monsieur l'Orateur, il me fait peine de penser qu'il se trouve un Canadien qui rougisse de porter ce nom. Nous membres de la droite, nous sommes fiers du titre de Canadiens et nous approuvons unanimement la proposition du très honorable premier ministre. Ces honorables députés de la gauche peuvent-ils en dire autant? Non. Si le représentant de Qu'Appelle a quelque raison de rougir, c'est d'appartenir à un parti qui n'a pas de programme arrêté sur cette question. Le leader de la gauche est seul de son parti à prendre une attitude nette, et il s'en tient au projet de résolution adopté l'année dernière; il fait de son mieux pour s'y conformer, mais ses partisans ne veulent pas le suivre. L'autre jour nous avons eu le spectacle du leader de la gauche soumettant une proposition et de son lieutenant prenant la parole après lui et soumettant une proposition diamétralement contraire, tandis qu'un membre du parti représentant une circonscription de la Nouvelle-Ecosse soumettait une troisième proposition.

L'honorable député de Qu'Appelle voudrait nous faire croire que son parti est prêt à tout faire pour l'empire. Or, je le défie de me dire ce que ce parti, qui était au pouvoir avant 1896, a jamais fait dans l'intérêt de nos relatitons avec l'Angleterre ou pour aider à son gouvernement en temps de guerre. A-t-il jamais organisé et payé un détachement pour l'envoyer prendre part aux batailles de l'empire? Non Il appartenait au Gouvernement actuel de faire pour ainsi dire tout ce qui a été fait dans le but d'améliorer et de rendre plus étroites les relations du Canada avec l'Angleterre. Qui a envoyé le premier détachement? Le Gouvernement actuel. Qui a débarrassé le contribuable anglais des frais d'entretien des forts d'Halifax et d'Esquimault? Jusqu'à 1896, les conservateurs le pouvaient, ils étaient au timon des affaires. Y ont-ils jamais songé? Jamais. Qui a accordé une préférence aux produits anglais sur le marché canadien? Le parti libéral. Qui vient proposer aujourd'hui que l'on consacre des millions à la construction et à l'entretien d'une marine? Le Gouvernement actuel. L'opposition a donc fort mauvaise grâce à se plaindre comme elle l'a fait et comme vient de le faire l'honorable député (M. Boyce). Ce dernier a employé deux heures et demie à

répéter en grande partie le discours qu'il a pris l'habitude de prononcer à chaque session depuis quatre ou cinq ans. Il a critiqué, d'une façon générale, les dépenses du ministre des Finances, mais quand il s'est agi de dépenses à faire dans son propre comté il a demandé, en pleurnichant, qu'on les fasse et que l'on continue de les faire, que l'on dépense encore des millions en primes à l'industrie du fer. Je ne saurais être d'accord avec lui. Je ne me propose pas de discuter quel bien nous avons fait en payant $15,000,000 à $18,000,000 à titre de primes à la production du fer et de l'acier. J'ai prêté beaucoup d'attention au ministre des Finances quand il a traité cette question dans son exposé budgétaire, et je veux croire que ces primes ont eu le bon effet qu'il leur attribue; mais supposé que cela soit vrai, ces aciéries sont maintenant dans un état fort prospère, ils font beaucoup d'argent, leurs actions dépassent le pair, et leurs actions majorées, qui n'ont aucune valeur, se vendent sur le marché à un prix qui représente des dizaines de millions de dollars. J'espère, pour ces raisons, que l'honorable ministre des Finances va mettre de côté la demande du député d'Algoma-est ayant pour objet le maintien des primes.

Il y a encore ceci à ajouter: Si l'argent provenant de ces primes était consacré à développer l'exploitation des mines et minerais canadiens, il n'y aurait pas tant à redire, mais il est fondu beaucoup plus de minerai étranger que de minerai canadien. On ne fond pour ainsi dire que du minerai étranger, de sorte que nous consacrons des millions de dollars au développement de l'industrie minière dans les pays étrangers. Il est temps que nous cessions de payer ces primes et que nous laissions ces industries se sustenter par elles-mêmes, ce qui leur est fort possible à l'heure qu'il est.

Je voudrais faire tout particulièrement allusion à la balance défavorable du commerce, dont on nous a tant parlé. L'honorable député de Toronto-nord ne s'est pas montré tout à fait sincère envers la Chambre et le pays en cherchant à blâmer le Gouvernement de ce que nous achetons aux Etats-Unis beaucoup plus de marchandises que nous ne leur en vendons. Mais si la politique du Gouvernement n'est pas bonne il serait très facile de la rectifier en retranchant ces marchandises de la liste des articles admis en franchise et en les inscrivant sur celle des articles soumis aux droits de douanes.

En 1897, quand fut établi le tarif Fielding, environ soixante et quinze à quatre-vingts item furent retranchés de la liste des articles soumis aux droits de douane et inscrits sur celle des articles admis en franchise. Si on les réinscrivait sur la liste des articles soumis aux droits de douane et si on les frappait d'un droit considérable, on restreindrait, dans une large mesure, l'importation des Etats-Unis qui contribue à augmenter la balance défavorable du commerce, dont l'honorable député a tant parlé. Eh bien, j'ai pris la peine de vérifier les différents item de la liste des articles admis en franchise, que nous achetons des Etats-Unis, et j'invite l'honorable député de Toronto-nord, ou n'importe quel autre, à présenter une motion demandant la réinscription de n'importe lequel de ces item sur la liste des articles soumis aux droits de douane. Personne ne l'osera, parce que, s'il l'osait, il ne serait pas appuyé, ou s'il l'était dans cette Chambre, il ne le serait certainement pas par les amis du parti, dans le pays. Presque tous ces articles sont nécessaires au cultivateur, au pêcheur, au manufacturier. Presque tous sont destinés au bénéfice du manufacturier et, incidemment, au bénéfice du consommateur canadien. Le premier item sur la liste est celui des animaux vivants. Ils sont admis en franchise quand ils sont destinés à l'amélioration de la race. Vient ensuite l'item relatif aux effets de colon. Qui voudrait suggérer qu'on inscrive ces effets sur la liste des articles soumis aux droits de douane? L'item suivant, c'est l'asphalte, un article que le Canada ne produit pas. Qui voudrait qu'il fût payé une taxe sur cet article qu'il nous faut importer? Un autre item, c'est celui des livres. Quels sont ces livres? Ce sont surtout des livres d'études, des bibles, des livres de prières et des livres pour les aveugles. Qui voudrait qu'ils fussent soumis à des droits de douane? Un autre item, qui se chiffre par près de $4,000,000, c'est le blé-d'Inde. Il est employé exclusivement par les cultivateurs pour la nourriture de leurs animaux et a été déclaré admis en franchise pour leur bénéfice particulier. Personne ne voudrait qu'il fût imposé un droit considérable sur l'importation du blé-d'Inde destiné à la nourriture des animaux. Un autre item, qui se chiffre par $15,000,000, c'est le charbon anthracite. Il est admis en franchise.

Cette houille des Etats-Unis entre en franchise douanière au Canada. Au pays, nous n'exploitons pas l'anthracite dans une mesure appréciable; la seule localité où se fasse l'exploitation de cette houille est près de Banff. L'exploitation s'y fait dans une mesure limitée et on l'expédie vers des localités à proximité, dans l'Ouest. Prétend-on qu'il faudrait empêcher l'importation de l'anthracite? Il est à peine un seul député ici qui n'utilise cette houille; nos populations en ont besoin et l'imposition d'un droit n'aurait nullement pour effet d'en arrêter l'importation; cela tendrait uniquement à faire payer aux consommateurs canadiens le double du prix qu'ils acquittent aujourd'hui.

M. BLAIN: Le prix de l'anthracite a-t-il baissé au Canada, depuis qu'on l'a admis en franchise?

M. TURRIFF: Oui, le prix a baissé jusqu'à concurrence de la taxe supprimée. Si l'anthracite était encore passible de la taxe douanière, le prix hausserait dans la mesure même de l'impôt.

Les cordages, voilà encore un article fortement utilisé comme ficelle d'engerbage ou à lier, par les cultivateurs et les pêcheurs. Le coton, voilà encore un article dont l'importation se chiffre par $7,000,000. Oserait-on prétendre qu'il faille mettre le coton sur la liste des objets taxés? Personne, à coup sûr, n'y songerait. C'est au bénéfice des fabricants et l'aide accordée à ces derniers vient incidemment au secours de tout le monde; car tous sont consommateurs de coton, dans une certaine mesure.

Les drogues représentent une importation de $5,000,000. C'est uniquement au bénéfice des industriels. Les engrais chimiques, divers articles à l'usage des pêcheurs comme les filets, le lin, le chanvre et le jute pour les manufacturiers s'élèvent à des centaines de mille dollars.

Vient ensuite l'importation des fruits verts et mûrs, $3,500,000. Bien que le pays produise beaucoup de fruits, cette importation se fait à un moment où les fruits canadiens ne sont pas mûrs. Dans l'Ouest, il nous vient de nombreux wagons de fruits; les habitants de chaque petite ville importent leurs fruits verts ou mûrs par chargements de wagons; et proposer de frapper cette importation d'une taxe douanière serait du dernier absurde.

Les fourrures représentent $2,000,000. Les graminées, les fibres végétales et les pailles pour les fabriques représentent $1,500,000. Le caoutchouc non produit au Canada, $2,500,000; les peaux, $1,500,000; le fer, l'acier, etc., qui est du fer de Suède laminé pour la fabrication des clous à ferrer, représentent environ $5,000,000.

Quelque député de la gauche oserait-il proposer de frapper quelques-uns de ces articles de taxes douanières? Si ces mssieurs sont dans l'impuisance de le faire, pourquoi donc se plaignent-ils sans cesse de ce que le tarif élaboré par le ministre des Finances ne consulte pas les intérêts du pays et qu'il ne convient pas d'acheter tant de marchandises aux Etats-Unis, alors que sur cette liste figurent des articles non taxés pour $85,000,000, ce qui constitue pratiquement ce qu'on appelle la balance du commerce défavorable au Canada. Pas un seul député de la gauche ne voudrait proposer de frapper de taxe douanière un seul de ces articles.

Il entre en franchise douanière pour $2,000,000 valant d'huiles. Les instruments de mathématiques et d'optique, les couleurs, les plantes et les arbres, la résine, la pressure, le sel pour les pêcheurs, les bulbes pour horticulteurs, tout cela entre en franchise, et avec les effets des colons, représentent $5,761,000. Il ne s'agit pas ici d'argent apporté par les immigrants, mais d'effets qu'ils amènent avec eux. Prétend-on qu'il faille taxer ces articles? Je ne le crois pas. Nous recrutons annuellement, à grands frais, des immigrants au dehors. Nous ouvrons les portes du pays à des centaines de mille immigrants et tout naturellement ils apportent ici leurs effets. Ces effets tendent à grossir le volume des marchandises que nous achetons aux Etats-Unis; mais cela ne prouve nullement que la situation soit défavorable, que le tarif ne soit pas une bonne mesure fiscale consultant les intérêts du pays.

Puisque les députés de la gauche ne veulent pas proposer de modification à un seul article, il y a la preuve concluante que ces articles figurent à bon droit sur cette liste en franchise; puis si nous faisons aux Etats-Unis plus d'achats que de ventes, c'est que nous y trouvons notre profit et que nous ne saurions nous procurer les marchandises à aussi bon marché ailleurs.

La soie grège pour les manufacturiers, les pierres meulières, la térébenthine, les bois et les bois ouvrés entrent en franchise, jusqu'à concurrence de $6,000,000. Voilà qui intéresse sensiblement les populations de l'Ouest. Nous importons beaucoup de bois des Etats-Unis et tout le bois grossièrement scié entre en franchise. Personne dans l'Ouest ne songerait à rétablir la taxe douanière sur le bois, car le bois est de première nécessité pour les colons, et l'essentiel c'est de l'importer à aussi bon marché que possible. Les critiques adressées au tarif ne sont donc ni loyales ni légitimes, et je le répète, je ne crois pas que les auteurs de ces critiques soient bien convaincus de la légitimité de leurs observations; elles sont plutôt inspirées par l'esprit de parti.

Le député de Qu'Appelle (M. Lake) et le député de Lisgar (M. W. H. Sharpe) ont formulé quelques observations sur le chemin de fer de la baie d'Hudson. Ils prétendent que la construction de ce chemin de fer traîne en langueur. Que mes collègues possèdent leur âme dans la patience: ce chemin de fer se construira. Le premier ministre a déclaré que le chemin de fer en question se construirait et je demande à mes amis de me signaler une seule circonstance où le premier ministre ait déclaré que le Gouvernement allait construire quelque important ouvrage d'utilité publique, sans que cet engagement se soit réalisé. Jamais le premier ministre ne fait banqueroute à ses promesses. On se plaint que l'affaire traîne trop en langueur, cette promesse datant de 1908. Je tiens autant que tout autre député à voir la construction de ce chemin de fer se réaliser, et cela à aussi brève échéance que possible.

Je crois que cette entreprise de chemin de fer prospérera, que cette voie de communication par la baie d'Hudson sera

achalandée, mais ce n'est pas absolument certain. Je reconnais bien qu'il reste toujours un certain aléa, et si jamais le Gouvernement a eu raison de prendre toutes les précautions, de se renseigner pleinement avant de fixer le tracé, afin d'être bien sûr que le chemin de fer passera où il doit passer et que son terminus sera bien où il doit être, c'est assurément dans le cas du projet d'établissement de ce chemin de fer de la baie d'Hudson.

M. W. H. SHARPE: Le Gouvernement a-t-il cherché à se renseigner au sujet de la construction de ce chemin de fer?

M. TURRIFF: Oui, je suis heureux de pouvoir répondre à l'honorable député que les ministres ont été très occupés depuis un an et demi à déterminer le tracé le plus acceptable pour un chemin de fer aboutissant à la baie d'Hudson, et en vue de s'assurer lequel de Fort-Churchill ou de Fort-York conviendrait le mieux comme tête de ligne. Nous avons un très grand intérêt à savoir exactement où le chemin de fer devrait aboutir. Des études topographiques ont été exécutées dans les deux cas, et l'été dernier on a voulu se rendre compte si le port de Fort-York serait aussi abordable que celui de Fort-Churchill. Si le port de Fort-York était aussi vaste et aussi facile d'accès que l'autre, il aurait la préférence, puisque l'itinéraire par Fort-York serait plus court et premettrait de réaliser une économie qui se chiffrerait dans les millions.

Je ne pense pas qu'il résulte de retards de ces mesures de prudence que l'on prend dès le début. Elles seront le moyen de réaliser de notables économies; en appliquant $100,000 à l'exécution d'études sérieuses, on pourra s'épargner la dépense inutile de plusieurs millions. Nous ne voulons pas nous trouver dans la situation où la compagnie du Pacifique-Canadien se trouve aujourd'hui, forcée de débourser dix millions par année pour modifier son tracé. Pourquoi? Evidemment, parce que au début—et ici je n'entends blâmer personne—les études topographiques ont été faites trop précipitamment, sans y mettre assez de soin ou d'attention. En s'y prenant autrement, ou aurait évité la dépense de plusieurs millions de dollars. Je dis donc que le Gouvernement a parfaitement raison d'y aller avec prudence et de se procurer tous les renseignements nécessaires. Je me refuse absolument à croire que le très honorable premier ministre et ses collègues songent à différer la construction de ce chemin de fer. Allons donc, en supposant même que cette entreprise ne prospérât pas dans la mesure que nous l'espérons, le chemin de fer fera immanquablement ses frais comme moyen de transport pour les colons. Nous pouvons tous nous féliciter de ce que, jusque dans le cœur de la région polaire, il nous est possible de construire à peu près n'importe où un chemin de fer qui fasse ses frais.

C'est ce que montre bien l'exemple du chemin de fer de Témiscamingue au Nord de l'Ontario, qui relie North-Bay à la ligne du Grand-Tronc-Pacifique. La construction du Grand-Tronc-Pacifique à travers l'Ontario et Québec aura pour résultat de faire surgir un nouveau Québec et un nouvel Ontario qui, dans un avenir plus ou moins rapproché, feront contrepoids aux parties les plus anciennement établies de ces provinces. On peut dire la même chose du chemin de fer de la baie d'Hudson.

On nous parle de 16 millions d'acres de terre argileuse dans la province de l'Ontario, et je reconnais bien que 16 millions d'acres forment une superficie qui n'est pas à dédaigner. Mais le long du tracé de ce chemin de fer de la baie d'Hudson, qu'il aboutisse à Fort-Churchill ou à Fort-York, la voie ferrée va traverser une zone argileuse d'une superficie plus grande que toute celle en culture aujourd'hui dans les provinces du Manitoba, de Saskatchewan et d'Alberta réunies, et ces terres produisent aujourd'hui plus de 200 millions de boisseaux de grain. Il se trouve une plus grande superficie de terre au nord du lac Winnipeg, entre celui-ci et la baie d'Hudson. Je dis donc que le Gouvernement se montre sage dans la circonstance et que ces honorables députés de la gauche ont bien tort de s'inquiéter. Ce chemin de fer va être construit, et cela dès que le Gouvernement aura déterminé le meilleur itinéraire à suivre. Nous saurons bientôt à quoi nous en tenir sur le succès probable de son exploitation. Je n'entretiens aucun doute à cet égard, et personne, à mon avis, ne saurait raisonnablement mettre en doute le succès final de l'exploitation, non seulement du chemin de fer, mais de la ligne transatlantique qui s'y rattachera. Cette voie de communication va nous rapprocher notablement de l'Europe, va nous ouvrir de nouveaux débouchés et régulariser les tarifs de transport. Dans ces conditions, non seulement l'Ouest, mais l'Est y trouvera son compte. Je ne retiendrai pas la Chambre davantage. Je félicite le ministre des Finances sur l'exposé bugétaire qu'il nous a fait; mais j'aurais encore plus raison de féliciter le pays d'avoir un ministre des Finances à même de soumettre des exposés budgétaires comme ceux que cet honorable ministre nous présente depuis treize ans. Et je dis en terminant: que le ciel nous le laisse bien des années encore pour nous présenter des états financiers

aussi satisfaisants que celui qu'il nous a présenté l'autre jour.

(Sur motion de M. Wilcox, la suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.)

Sur motion de l'hon. M. Fielding, la Chambre lève sa séance à onze heures moins dix minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 19 janvier 1910.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DE L'IMMIGRATION.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur et surintendant général des Affaires indiennes): J'ai l'honneur de prsenter le bill n° 102 relatif à l'immigration. Ce projet de loi, tendant à modifier la loi adoptée en 1906 est devenu nécessaire, surtout par la suite des changements survenus dans la situation, depuis cette époque. Bien que ce bill laisse intacts les principes servant de base à la loi de 1906, nous avons modifié le mode d'opération de cette loi, afin de répondre au besoin qui se faisait sentir d'adopter des dispositions d'exclusion actives sur le parcours de la frontière internationale. La loi de 1906 avait été élaborée et conçue dans la pensée de répondre aux besoins de l'immigration d'outre-mer. Bien qu'elle s'appliquât aux immigrants venant d'au delà de la frontière, la pensée qui avait présidé à sa conception visait d'autres conditions. Aujourd'hui, il est devenu nécessaire d'édicter des dispositions législatives, similaires à celles que nous avions, au début, appliquées aux ports de mer, et cela dans le but d'exclure les immigrants inadmissibles, sur le parcours d'une frontière de trois milles entre le Canada et les Etats-Unis.

Et comme la loi a été rédigée en vue de son application aux ports de mer, il est devenu nécessaire d'en modifier les définitions et l'application, de manière à statuer d'une façon claire et définitive sur l'exclusion des immigrants inadmissibles qui arrivent au Canada, par rail ou par chemin ordinaire. Depuis l'adoption de la loi de 1906, il a surgi une autre question: celle de l'immigration asiatique. Et bien qu'à cet égard, le texte de la loi n'appelle guère de modifications, nous avons toutefois jugé utile d'établir d'énergiques dispositions législatives visant cette classe d'immigrants, et cela, non pas tant par la consécration d'un principe nouveau que par l'adoption de moyens spéciaux, en vue de l'application du principe actuel.

Ce bill tend, en outre, à apporter certains tempéraments à la situation actuelle, le Gouvernement étant aujourd'hui obligé d'exercer une autorité arbitraire en matière d'exclusion d'immigrants. Ce bill porte que, dans certaines circonstances, un comité d'enquête siégera et se prononcera au fond sur les causes qui lui seront soumises, et dont il sera tenu un dossier pour chaque cause.

A l'époque de la présentation de la loi actuelle, on ne prévoyait pas que l'application de la disposition législative touchant l'exclusion des immigrants atteindrait de telles proportions et on n'avait pour ainsi dire pas établi de mécanisme, le tout se bornant à l'établissement d'ordonnances ou de règlements, sur la proposition du ministre. On est d'avis que c'est là un mode de procédure arbitraire pour ce pays et on a jugé utile d'établir une procédure ou des règlements visant ces affaires, chaque affaire devant être classée et l'objet d'un dossier spécial, afin que le fond de la question soit parfaitement compris du public.

A côté de cette disposition, il en est une autre fort importante sur laquelle j'appelle l'attention de la Chambre. Tout en établissant un comité d'enquête pour l'étude des affaires se rattachant à l'exclusion des immigrants à nos ports ou à la frontière, nous décrétons, en outre, que tant qu'un immigrant n'aura pas été reçu ou admis au Canada, c'est-à-dire tant qu'il n'aura pas subi l'enquête devant nos fonctionnaires, il ne saurait se prévaloir de la protection de nos tribunaux. En d'autres termes, tant qu'un immigrant n'est pas légalement et réellement admis au Canada, il n'a pas droit à la protection des tribunaux canadiens.

Si j'appelle, dès le début, l'attention de la Chambre sur cette disposition du bill, c'est afin que la députation puisse bien en saisir le bon ou le mauvais côté et qu'elle puisse se livrer à une discussion approfondie de la question. Si cette disposition n'obtient pas l'approbation de la Chambre, il va sans dire que nous apporterons une modification au projet de loi à cet égard.

M. HUGHES: Alors, si je saisis bien la pensée du ministre, lorsqu'un immigrant est arrêté à la frontière par nos fonctionnaires, avant qu'il entre au pays . . .

L'hon. M. OLIVER: Il n'aurait pas le droit d'en appeler à nos tribunaux; mais du moment qu'il a subi l'enquête, il a droit de s'adresser aux tribunaux. A mon avis, c'est là une disposition législative légitime et convenable, nécessaire même pour le perfectionnement de la loi. Ainsi, tandis que, d'une part, nous établissons une disposition touchant le mode d'enquête sur chaque affaire, nous n'accordons pas, d'au-

tre part, à l'immigrant la protection des tribunaux, tant qu'il n'aura pas subi cette enquête.

M. HUGHES: Et qui supportera les frais de l'appel aux tribunaux? L'immigrant lui-même?

L'hon. M. OLIVER: Il figure dans le projet de loi une disposition portant, comme d'ordinaire, que lorsque l'immigrant porte sa cause devant les tribunaux, il fait le dépôt d'une somme déterminée en prévision des frais, et s'il a gain de cause, le solde lui est remis.

M. MAGRATH: Est-ce là le projet de loi qui a été présenté la session dernière?

L'hon. M. OLIVER: C'est absolument le même. La disposition en question figurait dans le bill de l'an derner. Dans l'intervalle, nous avons bénéficié des renseignements recueillis et nous avons perfectionné le texte du bill.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

DEPOT D'UN BILL AMENDANT LA LOI SUR LA PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): J'ai l'honneur de présenter un bill (n° 103) tendant à modifier la loi sur la protection des eaux navigables. Devenu loi, ce bill abrogera les articles 4 et 5 du chapitre 115 des Statuts revisés du Canada. Je vais donner lecture de ce texte, puis je ferai connaître à la Chambre les modifications apportées, par suite de la substitution des nouveaux articles projetés:

4. Aucun pont, barrage, digue ni aboiteau ne peut être établi de manière à gêner la navigation, à moins que l'emplacement n'en ait été approuvé et que l'ouvrage n'ai été construit et ne soit maintenu en bon état conformément à des plans approuvés par le Gouverneur en conseil.

5. Tout pont auquel la présente loi est applicable construit sur un emplacement non approuvé par le Gouverneur en conseil, ou qui n'a pas été construit conformément à des plans ainsi approuvés par lui, ou qui, après avoir été régulièrement construit, n'est pas maintenu dans un état conforme à ces plans, peut être, en tant qu'il gêne la navigation, légalement démoli et supprimé, sous l'autorité du Gouverneur en conseil.

On le voit, l'article 4 statue sur les ponts, les barrages, les digues et les aboiteaux. Il est singulier qu'il n'y figure pas de disposition touchant les quais ou autres structures de ce genre qu'on pourrait construire dans un cours d'eau navigable, bien que d'après la définition de l'article 2, "ouvrage" dans ce chapitre, signifie et comprend tout pont, estacade, barrage, aboiteau, quai, dock, jetée, pilier ou autre construction et leurs abords ou avenues et autres travaux nécessaires ou s'y rattachant.

Dans la rédaction de l'article 4, l'ouvrage visé par cet article est restreint dans sa nature à quatre catégories. Puis, chose singulière, l'article 5 se borne aux ponts; il ne renferme même pas les autres ouvrages dénommés dans l'article 4. Une autre singulière caractéristique de ces deux articles, c'est qu'ils ne s'appliquent qu'aux cas où ces ouvrages gênent la navigation et la question se pose naturellement: qui doit juger de la mesure dans laquelle cet ouvrage gêne la navigation? L'article 7 décrète que l'autorité locale, la compagnie ou l'individu qui veut construire un ouvrage dans des eaux navigables doit déposer son plan et si ce plan est approuvé, alors il peut se mettre à l'œuvre.

Voici la modification que nous proposons d'apporter à la loi: nous voulons donner plus d'ampleur aux dispositions de l'article 4, de façon à ce qu'elles embrassent tout pont, barrage flottant, digue, aboiteau, dock, jetée, appontement ou autre structure de ce genre. Un nouvel article porte que, lorsqu'on construit un ouvrage dans un cours d'eau navigable, les plans doivent être déposés et l'avis ordinaire doit être transmis au ministre des Travaux publics.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER—REGLEMENTATION DES TAXES DU CABLE.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): J'ai l'honneur de présenter un bill (n° 104) tendant à réglementer les prix et les facilités des compagnies de câbles sous-marins et à modifier la loi des chemins de fer relativement aux lignes télégraphiques et téléphoniques et à la juridiction de la commission des chemins de fer. Ce bill tend à mettre sous la juridiction de la commission des chemins de fer les compagnies de câbles sous-marins ainsi que les compagnies de câbles sous-marins coopérant avec les réseaux télégraphiques terrestres, au Canada.

Comme la question est un peu compliquée, j'ai l'intention d'en préparer un sommaire et de l'envoyer avec le bill suivant au chef de l'opposition (M. R. L. Borden) et lors de la 2e lecture des deux bills, j'expliquerai en détail leur but. Chacun sait que les compagnies de chemins de fer, de messageries, de télégraphe et de téléphone sont toutes placées sous l'autorité de la commission des chemins de fer

et nous avons l'intention d'y faire entrer également les compagnies de câble.

M. SAM. HUGHES: Cela comprendra-t-il la compagnie de télégraphe sans fil Marconi?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui, j'ai aussi l'intention de comprendre dans le bill les compagnies de télégraphe sans fil. Quand cette loi entrera en vigueur, les compagnies auront quatre mois de délai pour faire parvenir leurs tarifs à la commission. Dans le cas où il se présenterait des difficultés pour l'envoi de ces tarifs, le délai pourrait être prolongé mais de pas plus d'un an.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES TELEGRAPHES.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): demande à déposer un projet de loi (n° 105) tendant à modifier la loi des télégraphes.

—Les mêmes explications que j'ai données au sujet du bill précédent s'appliquent à ce bill.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

QUESTIONS.

INDEX ANALYTIQUE DU HANSARD.

L'hon. M. FOSTER demande:

Quel montant a été dépensé chaque année pour la préparation et l'impression de l'index analytique des " Débats ", à qui a été payé le montant affecté à la préparation, et quel nombre d'exemplaires ont été imprimés chaque année?

L'hon. CHARLES MURPHY (secrétaire d'Etat):

—	—	Impression.	Copies.	Préparation.	A qui payé.
		$ c.		$ c.	
1904-5	Anglais	1,345 16	2,680	750 00	D. McGillicuddy.
	Français	528 52	500	750 00	M. Sauvalle.
1905-6	Anglais	1,935 62	2,925	250 00	D. McGillicuddy.
	Français	1,001 65	775	600 00	M. Sauvalle.
1906-7	Anglais	2,255 71	2,750	1,000 00	D. McGillicuddy.
	Français	1,039 82	500	450 00	M. Sauvalle.
1907-8	Anglais	1,984 93	2,925	250 00	D. McGillicuddy.
				1,175 00	H. R. Holmden.
	Français	1,384 21	775	1,200 00	M. Sauvalle.
1908-9	Anglais	2,239 27	2,925	820 00	H. R. Holmden.
	Français	1,334 27	775	750 00	M. Sauvalle.
1909-10	Anglais	*	*	255 00	H. R. Holmden.
	Français	814 12	525	750 00	M. Sauvalle.

* à l'Imprimerie.

L'ARBITRAGE RELATIF AU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. LENNOX demande:

1. L'arrangement dans l'affaire de l'arbitrage entre Sa Majesté le Roi, représenté par le ministre des Chemins de fer, et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, en date du 14 mai 1909, et exécuté et transmis par la compagnie, a-t-il jamais été soumis à l'honorable ministre des Chemins de fer? Dans l'affirmative, de quelle manière et quand?

2. Cet arrangement a-t-il été communiqué à la commission du Transcontinental? Dans l'affirmative, quelle décision a été prise par la commission à ce sujet, et à quelle date?

3. Pourquoi la commission n'a-t-elle pas accepté l'arrangement et sur quelles parties les objections de la commission ont-elles porté?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Il n'y a pas eu d'arrangement mais la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en a proposé un. Il n'a pas été soumis au ministre de copie de l'arrangement proposé. Voir les documents de la session pages 17, 18 et 19 du rapport parlementaire 42a.

2. Une copie de l'arrangement proposé a été soumis le 15 mai 1909, par M. H. D. Lumsden, qui a été informé que la mise à exécution d'un tel arrangement n'était pas nécessaire parce que l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique et l'ingénieur en chef des commissaires avaient déjà signé un arrangement nommant un tiers arbitre et pourvoyant à l'arbitrage des questions en litige, tel que l'avait prévu la loi du chemin de fer Transcontinental national.

3. Répondu au n° 2.

CLASSIFICATION SUR LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. LENNOX demande:

Relativement au mémoire *re* Hodgins, du président de la commission du Transcontinental au premier ministre, en date du 23 avril

1909, dans lequel il s'exprime comme suit: "La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique fait des objections quand elle le juge à propos et elles sont prises immédiatement en considération avec le plus grand soin"—

1. Le président de la commission, lors de la présentation de ce mémoire, avait-il connaissance des plaintes et objections formulées dans les lettres de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, par l'intermédiaire de son aide-ingénieur en chef, M. H. A. Woods, en date du 7 octobre, 8 octobre, 4 novembre 1907, et 4 février, 20 février, 4 mars et 30 mars 1908?

2. A la date dudit mémoire, les plaintes formulées dans les lettres de M. Wood, ou dans quelques-unes de ces lettres, avaient-elles été examinées ou prises en considération avec soin par ou pour la commission? Dans l'affirmative, quand, de quelle manière, par qui, dans quelle mesure et avec quel résultat?

3. Dans la négative, que signifiait la déclaration du président de la commission?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui.

2 et 3. Les objections de M. Woods exposées dans sa lettre du 7 octobre 1907 ont été l'objet d'une enquête de la part de l'ingénieur en chef Lumsden, de la commission, du sous-ingénieur en chef Woods et de l'ingénieur-inspecteur Armstrong de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et de l'ingénieur du district et d'autres ingénieurs du district "B", le 25 octobre 1907, et il en résulta la découverte d'une différence d'opinions entre l'ingénieur en chef Lumsden et son personnel quant à l'interprétation des articles de devis relatifs à la classification, différence qui fut suivie d'une modification et d'une correction effectuées par l'ingénieur en chef Lumsden relativement à son interprétation de ces articles des devis, en janvier 1908, documents qui se trouvent entièrement compris dans le rapport du comité spécial nommé pour faire une enquête dans les accusations portées par le major Hodgins. Les lettres de M. Woods du 8 octobre au 24 mars inclusivement ont trait au même sujet détaillé dans sa lettre du 7 octobre et les ingénieurs du district "B" informèrent l'ingénieur en chef Lumsden que dans ce district la classification était conforme à son interprétation des devis en date de janvier 1908. L'enquête relative à la classification ne pouvait pas se poursuivre durant les mois d'hiver. En conséquence la suite de l'enquête a été remise par l'ingénieur en chef Lumsden au 24 avril 1908, date à laquelle il écrivit au sous-ingénieur en chef Woods de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique relativement à l'arbitrage des questions du litige.

DECOMPTES PROGRESSIFS SUR LE GRAND-TRONC- PACIFIQUE.

M. LENNOX demande:

1. Depuis le 31 décembre 1908, dans le district "A" du Transcontinental, contrat n° 1, de la borne O à la borne milliaire 50, à partir de Moncton, accordé à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, quelles sommes ont été réclamées et payées respectivement sur les décomptes progressifs aux chapitres d'excavation dans le roc solide, dans les cailloux, et d'excavation ordinaire?

2. Quelle est la somme totale réclamée et payée, respectivement, depuis la date ci-dessus?

3. Quels sont les renseignements corrélatifs quant au contrat n° 2, milles de 50 à 58, à partir de Moncton, adjugé à J. W. McManus et Cie; aux contrats numéros 3 et 4, milles de 58 à 164, à partir de Moncton, adjugés à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique; au contrat n° 5, milles de 164 à 195, à partir de Moncton, adjugé à la Compagnie Willard Kitchen, à responsabilité limitée; et au contrat n° 6, milles de 195 à 255, à partir de Moncton, adjugé à Lyons et White?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

Il n'a pas été conservé de listes des sommes réclamées par les entrepreneurs, mais les sommes comprises dans les états des ingénieurs, suivant les termes des contrats respectifs et payées par les commissaires, sont indiquées dans le tableau ci-joint:

LES COMMISSAIRES DU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

SOMMES comprises dans les états des ingénieurs et payées sur les décomptes progressifs sous la rubrique de roc solide, roc détaché et déblai ordinaire, du 31 décembre 1908 au 13 janvier 1910; ainsi que les sommes totales relevées et payées pendant la même période.

DIVISION 'A.'

Numéro de l'entreprise.	Nom de l'entrepreneur.	Roc solide.	Roc détaché.	Déblai commun.	Montant total payé.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1.....	Chemin de fer Graud-Tronc-Pacifique.	49,963 50	294,851 21	10,176 30	894,732 22
2.....	J. W. McManus et Cie.	26,500 50	12,971 25	1,053 68	153,227 55
3.....	Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique..	47,813 63	99,425 70	33,608 97	454,714 35
4.....	Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique..	514,435 58	228,989 84	39,443 04	1,113,723 82
5.....	Willard Kitchen et Cie.	549,937 40	71,955 14	1,879 20	1,235,677 62
6.....	Lyons et White	99,623 52	110,667 60	18,850 05	519,171 51

PLAINTES DES INGENIEURS SUR LE TRANSCONTINENTAL.

M. LENNOX demande:

Les commissaires du Transcontinental ont-ils pris des mesures pour s'assurer du bien fondé des plaintes formulées par les ingénieurs Heustis, Doucet et Poulin contre les procédures des arbitres, MM. Schreiber, Kelliher et Lumsden, avant de passer la résolution du 25 juin 1909, ou avant d'envoyer la lettre de protestation des commissaires, renfermant la résolution, à ces arbitres le même jour? Dans l'affirmative, quelles mesures ont été prises et quelle enquête a été instituée par la commission?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Les rapports en question se corroboraient l'un l'autre et étaient de plus corroborés en partie par les déclarations verbales de MM. Lumsden et Schreiber.

DERAILLEMENTS SUR L'INTERCOLONIAL.

M. TALBOT demande :

1. Combien de déraillements se sont produits sur la ligne de l'Intercolonial en 1909?
2. A quels endroits de la ligne ces accidents se sont-ils produits et à quelles dates?
3. Une enquête régulière a-t-elle été faite dans chaque cas?
4. Un rapport a-t-il été fait dans chaque cas? Dans l'affirmative, la cause ou les causes de ces accidents ont-elles été mentionnées dans lesdits rapports?

M. l'ORATEUR : La question est considérée comme un avis de motion.

LOCATION DU CANAL DE BEAUHARNOIS.

M. TALBOT demande :

1. La location du canal de Beauharnois par le Gouvernement à MM. McIntyre et Robert, est-elle encore en vigueur?
2. Le montant du loyer a-t-il été régulièrement versé? Dans la négative, depuis quand, et le Gouvernement se propose-t-il d'en exiger le paiement?

M. GRAHAM.

3. Les locataires remplissent-ils les obligations stipulées dans le bail?
4. La compagnie (qui a loué le canal) a-t-elle dépensé $60,000 pour réparer les berges, ponts, etc.?
5. Pour tenir le canal en bon état pour les fins de la navigation, ladite compagnie a-t-elle dépensé $20,000 par année, tel que prescrit dans le bail, en dehors de $60,000 pour travaux spéciaux ci-dessus mentionnés?
6. Tous les ponts sont-ils en bon état et mis à la disposition des fermiers, conformément au bail? Sinon, pourquoi?
7. Le Gouvernement est-il informé que certains ponts sont, dit-on, hors d'usage depuis près de deux ans?
8. Le Gouvernement a-t-il l'intention de remédier à l'état de choses représenté ci-dessus?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui.
2. Oui.
3. Oui, à l'exception du service des ponts au-dessus des écluses 3 et 6.
4. Non, pas jusqu'à présent.
5. Il n'est pas stipulé dans le bail que la compagnie devra dépenser $20,000 par année. Les sommes actuellement dépensées pour le personnel et les réparations, pour les années 1908 et 1909, s'élèvent à $34,-233.54.
6. Tous ont été tenus en bon état, sauf les deux mentionnés dans la réponse à la 3e question.
7. Oui, le pont au dessus de l'écluse n° 3, qui est fermé au trafic depuis 1908. Ce pont était hors d'état d'être réparé et la compagnie n'a pas jugé à propos de faire les dépenses nécessaires pour en construire un nouveau.
8. Oui, le gouvernement est décidé à obliger la compagnie à tenir ses engagements.

LA LOI DES RENTES VIAGERES.

L'hon. M. FOSTER demande :

1. A combien s'est élevé le coût de la mise en vigueur de la loi des rentes viagères servies par l'Etat, durant l'exercice financier 1909-10, pour a) appointements à Ottawa, et

à qui payées; b) conférenciers et agents; appointements et dépenses, respectivement, et à qui payés, avec mention du nombre des conférences données par chaque conférencier; c) le coût de l'intérêt, en tenant compte de l'intérêt réellement payé sur les emprunts du Gouvernement, durant cette période, à raison de 4½ p. 100?

2. Quelle somme a été reçue, jusqu'à la fin de l'année, des acheteurs de rentes viagères, et de quelle manière cet argent a été placé?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. a) Du 1er avril 1909, au 31 décembre 1909:

S. T. Bastedo	$2,999 97
E. G. Blackadar	1,199 97
Margaret McKain	533 28
Helen Houston	486 07
M. E. Fleming	374 94
Caroline Blair	374 94
Helen M. Jones	349 94
J. B. Racette	277 82
P. Colonnier	90 86
E. Turcotte	165 87
Loretta Lally	166 64
J. T. Rowan	133 04
A. S. O'Gilvie	130 89
Florence Driscoll	165 83
Mae George	165 78
Alice Periseau	165 78
Ilma Merkley	239 21
Thos. J. Coughlin	20 16
J. M. Deroche	10 75
H. A. McDonald	12 10
E. Swettenham	374 94
	$8,438 78

b)

Conférenciers et agents.	Appointements.		Dépenses.		Nombre des réunions.
	$	c.	$	c.	
Dr Jas. Samson, Windsor, Ont.	749	97	1,565	70	
Allocations pour conférences	1,290	00	.....		68
Edwin Dickie, Toronto, Ont.	1,125	00	338	94	
Duncan McArthur, Kenmore, Ont.	125	00	310	05	21
L. N. Santerre, Québec	374	94	449	62	
Allocations pour conférences	670	00	.....		67
Georges Belleau, Plessisville, Qué	365	21	463	75	
Allocations pour conférences	750	00	.....		75
Nelson V. Brown, Middle-Southampton, N.-B.	1,070	83	978	98	67
Rév. W. G. Lane, Yarmouth, N.-E.	249	96	912	81	
Allocations pour conférences	480	00	.....		48
	8,250	91	5,019	85	

c) La vente des rentes viagères servies par le Gouvernement, jusqu'au 31 décembre 1909, inclusivement, a rapporté $371,174.70; cela comprend les rentes à jouissance immédiate et à jouissance différée. Sur cette somme et les intérêts à 4 pour 100 provenant des paiements faits, une somme de $7,103.15 a été payée aux rentiers-viagers, à jouissance immédiate, ces paiements comprenant le remboursement à l'acheteur d'une partie de ce qu'il a payé. Déduction faite de cette somme de $7,103.15 on inscrira au crédit du compte général des intérêts, à la date du 31 mars, 1910, la somme de $9,563.71. Ce compte sera cependant augmenté du chiffre de l'intérêt sur les versements reçus entre le 1er janvier et le 31 mars 1910. La somme provenant de la vente des rentes viagères augmente par l'accumulation des intérêts et diminue avec le paiement des rentes. Le taux de l'intérêt sur les sommes versées est de 4 p. 100, intérêt composé. De plus, les rentes viagères à jouissance différée profiteront de la différence entre les 3 p. 100 qui pourront être payés aux ayant-causes de ceux qui meurent avant que leur rente viagère devienne due et les 4 p. 100 que rapportaient les sommes payées pour l'achat de la rente viagère, de sorte que les rentiers viagers qui survivront pour toucher leur rente auront à leur crédit, non seulement ce qu'ils auront versé à 4 p. 100, avec intérêt composé, mais aussi environ le quart de un pour cent, provenant des décès dont je viens de parler.

2. La somme totale reçue des acheteurs de rentes viagères, jusqu'au 19 janvier 1910, inclusivement, s'élève à $413,510.40. Cet argent est actuellement déposé au crédit du receveur-général, et ne forme pas un fonds spécial, conformément à ce que veut la loi.

TERRES VENDUES POUR LE CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Combien d'acres de terre ont été vendus, à ce jour, pour le compte de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson?

2. Combien cette vente a-t-elle rapportée, et de quelle manière les sommes provenant de cette vente ont-elles été placées?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Aucune terre n'a été vendue spécialement pour le compte de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson.

2. 4,106,560 acres ont été vendus à titre de homesteads achetés et de préemptions, jusu'au 31 décembre 1909.

Paiements sur les homesteads achetés, $278,006.62; paiements sur les préemptions, $118,107.86, non compris les honoraires d'enregistrement.

CRETIFICATS DE TERRE EN FAVEUR DES VETERANS SUD-AFRICAINS.

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Combien de certificats de terre (scrips) ont été émis en faveur des vétérans sud-africains jusqu'à date, et combien d'acres de terre représentent-ils?

2. Combien de ces certificats sont encore entre les mains des vétérans, et combien d'acres de terre représentent-ils?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. 6,678, comprenant 2,136,960 acres.

2. Le 31 décembre 1909, (les rapports du mois de janvier sont incomplets) les porteurs de 2,748 certificats, représentant 879,360 acres, avaient choisi leurs terres; ceci laisse entre les mains des vétérans ou leurs ayant-cause, 3,930 certificats, représentant 1,257,600 acres.

ACHAT DE NAVIRES DE GUERRE DE L'AMIRAUTE ANGLAISE.

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Quels décrets du conseil ont été passés à l'effet d'autoriser l'acquisition de navires de guerre de l'amirauté anglaise, à quelles dates, et pour quels navires?

2. Quels navires ont été l'objet de contrats d'achat ou ont été achetés, à quelles dates et à quels prix?

3. En vertu de quels crédits votés par le Parlement a-t-on entamé des négociations, adopté des décrets et passé des contrats?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. Un décret du conseil du 22 novembre 1909 autorise l'achat d'un navire du modèle de l'"Apollo" pour la protection des pêcheries sur la côte du Pacifique.

2. Des négociations sont en cours pour l'achat de tels navires, sujet à l'approbation du Parlement.

3. Le navire mentionné dans la réponse à la 1re question a été acheté en vertu du crédit affecté à la protection des pêcheries, et qui comportait une somme de $250,000 pour l'achat d'un navire pour la protection des pêcheries dans la Colombie-Anglaise.

REGIMENTS D'ARTILLERIE DE GARNISON.

M. BARNARD demande:

1. Combien de régiments d'artillerie de garnison se trouvent-ils dans la milice non compris la force permanente?

2. Combien dans la force permanente?

3. Combien de compagnies dans chaque régiment?

4. Quelle est la force numérique de chaque régiment?

5. Quelles sont les différentes stations occupées par ces différents régiments, et quelles sont les places fortes qui leur sont confiées?

6. Quel est l'armement fixe de chaque place forte?

7. Quel est le chiffre de l'armement de mobilisation de chaque place forte?

8. Quel rang a été obtenu par les différentes compagnies du 5e régiment d'artillerie canadienne, comparativement au rang obtenu par les compagnies des autres régiments au dernier concours de tir des canons stationnaires?

M. FOSTER.

L'hon. FRANK OLIVER (au nom du ministre de la Milice et de la Défense):

1. Sept.

2. Un.

3 et 4.

Numéro des compagnies.	Effectif.
Artillerie Royale Canadienne, 5.. ..	690
1er régiment d'Halifax, 4..	513
2e régiment, Montréal, 3 (batterie de campagne)..	355
3e régiment, Nouveau-Brunswick,3.. ..	355
4e régiment, Ile du Prince-Edouard,3..	355
5e régiment, Colombie-Anglaise, 3.. ..	389
6e régiment, Nouvelle-Ecosse et Lévis, 3.	374
7e régiment, Nouvelle-Ecosse, 4 (batteries)..	396

5. a) Le premier régiment de l'artillerie de garnison pour maintenir la paix se trouve à Halifax et comprend quatre compagnies. Le 5e régiment d'artillerie de garnison pour le maintien de la paix, composé de trois compagnies, se trouve à Esquimalt.

Le sixième régiment d'artillerie de garnison pour le maintien de la paix, composé de trois compagnies, se trouve à Québec et à Lévis.

b) Il n'est pas dans l'intérêt public qu'on réponde à la dernière partie de cette question.

6 et 7. L'intérêt public exige qu'on ne fournisse pas ce renseignement.

8. Les régiments d'artillerie de garnison ne concourent pas les uns contre les autres, mais les compagnies de chaque régiment établissent ces concours entre elles.

5e REGIMENT D'ARTILLERIE CANADIENNE.

M. BARNARD demande:

1. Quelque mécontentement a-t-il été exprimé au département, ou quelque plainte a-t-elle été faite par l'un des officiers du 5e régiment d'artillerie canadienne, ou par l'officier commandant le 11e district militaire, à l'occasion de l'augmentation de l'armement à Esquimalt par l'envoi récent qui y a été fait d'une batterie de canons de 12, se chargeant par la culasse, ou à cause du projet visant à ce que la compagnie n° 1, ou toute autre compagnie du 5e régiment, apprenne la manœuvre de ces canons?

2. S'il en est ainsi, quelle est la nature de la plainte ou la cause du mécontentement, et par qui telle plainte a-t-elle été faite?

3. Des chevaux seront-ils requis pour l'usage de la batterie? Dans l'affirmative, combien seront requis?

4. Aux frais de qui ces chevaux seront-ils fournis, et sur qui retombera la dépense de leur entretien?

5. Le nombre de soldats du 5e régiment d'artillerie canadienne est-il considéré comme suffisant pour faire le service de garnison dans la forteresse d'Esquimalt et la manœuvre desdits canons?

6. Le Gouvernement se propose-t-il d'autoriser l'enrôlement d'une autre compagnie pour ledit régiment?

L'hon. FRANK OLIVER (au nom du ministre de la Milice et de la Défense):

1. L'officier commandant le district militaire n° 11 a fait une demande se rapportant à l'entraînement des soldats qui composaient le régiment en question. On ne croit pas opportun d'opérer la modification qu'il suggère dans l'entraînement des soldats, et l'officier commandant ce district sera informé de cette décision.

2. Même réponse.

3. Oui; 25 chevaux chaque fois qu'il sera nécessaire de faire traîner ces canons.

4. On observera les conditions et les termes suivis ordinairement à l'endroit des militaires qui se trouvent dans ce cas.

5. Oui.

6. Non.

REGLEMENTS RELATIFS A LA FRANCHISE POSTALE.

M. WILSON demande:

L'article 119 des règlements postaux qui se lit comme suit: "119. Les sénateurs ou les députés aux Communes peuvent, durant les vacances du Parlement, transmettre par la malle, en franchise de port canadien, tous documents imprimés par ordre de l'une ou de l'autre Chambre; et les députés à la législature de chacune des provinces du Canada peuvent également transmettre par la malle, en franchise de port canadien, tous documents imprimés par ordre de cette législature", autorise-t-il les personnes y mentionnées à transmettre, durant les vacances, de leur bureau ou résidence privée, par la malle, en franchise de port canadien, tous les documents y mentionnés?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

Oui, en tant que les documents mentionnés dans les règlements en question se trouvent concernés.

BATEAU DE SAUVETAGE A SEAL-COVE, (N.-B.)

M. DANIEL demande:

1. Dans quel état est actuellement le bateau de sauvetage à Seal-Cove (N.-B.)?

2. Combien de fois a-t-il subi une inspection depuis qu'il a été mis en service, et par qui?

3. Quand a-t-il été inspecté en dernier lieu et quelle a été la nature de l'inspection? A-t-il été inspecté pendant qu'il était dans l'eau et hors de l'eau, et quel a été le rapport de l'inspecteur?

4. Quand ce bateau a-t-il été mis en service? Combien d'exercices de sauvetage ont été pratiqués avec ce bateau depuis son achat, quelles sont les dates de ces exercices et la durée de chaque exercice, et quelle était la composition de l'équipage ou des équipages lors de chacun de ces exercices?

5. Quelles sommes ont été payées pour ces exercices à l'équipage ou aux équipages de ce bateau, chaque année, jusqu'au 31 décembre 1909?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. Bon.

2. Six fois, dont l'une par le capitaine Bloomfield Douglas; les cinq autres par S. C. Campbell, inspecteur des stations de sauvetage.

3. Le 27 novembre 1909. Inspecté en cale sèche. Le vaisseau et sa coque ont été trouvés en bon état.

4.

Date des exercices.	Temps.	Equipage.
1899.		
20 mai	5 heures.....	Frank Benson, patron.
29 "	6 "	
10 juin	5 "	Irvin Benson.
28 "	6 "	
5 juillet	7 "	Burton Cook.
29 "	9 "	
17 août	5 "	Harry Harvey.
29 "	5 "	
7 sept.	6 "	G. Cook.
24 "	5 "	
6 octobre	6 "	Colman Green.
1900.	"	
7 août	6 "	F. Benson, patron.
20 "	5 "	
31 "	6 "	I. Benson.
1er sept.	5 "	
17 "	7 "	B. Cook.
19 "	5 "	
10 oct.	5 "	H. Harvey.
17 "	7 "	
18 "	10 "	G. Cook.
5 nov.	8 "	
15 "	5 "	C. Green.
27 "	5 "	L. Benson.
1901.		
3 mai	5 "	F. Benson, patron.
20 "	5 "	
6 juin	5 "	I. Benson.
19 "	6 "	
6 juillet	5 "	B. Cook.
27 "	5 "	
2 août	6 "	H. Harvey.
17 "	5 "	
6 sept.	5 "	G. Cook.
19 "	5 "	
5 oct.	6 "	C. Green.
26 "	5 "	
2 nov.	7 "	L. Benson.
23 "	6 "	
1902.		
2 mai	5 "	F. Benson, patron.
17 "	6 "	
3 juin	5 "	I. Benson.
14 "	6 "	
5 juillet	4 "	B. Cook.
25 "	7 "	
2 août	5 "	H. Harvey.
16 "	6 "	
2 sept.	7 "	G. Cook.
20 "	5 "	
4 oct.	6 "	C. Green.
21 "	4 "	
1er nov.	5 "	L. Benson.
21 "	6 "	
1903.		
4 mai.	5 "	F. Benson, patron
20 "	6 "	
4 juin.	5 "	L. Benson.
15 "	7 "	
1er juillet.	6 "	B. Cook
20 "	4 "	

Date des exercices.	Temps.	Equipage.
3 août.	5 heures	H. Harvey.
15 "	5 "	
2 sept.	3 " ...	G. Cook.
20 "	4 "	
5 oct.	6 "	G. Green.
12 "	4 "	
1er nov.	5 "	L. Benson.
17 "	6 "	
1904.		
14 mai.	6 "	F. Benson, patron.
16 "	5 "	
8 juin.	5 "	I. Benson.
15 "	7 "	
6 juillet.	5 "	B. Cook.
15 "	5 "	
3 août.	4 "	H. Harvey.
18 "	7 "	
2 sept.	5 "	G. Cook.
20 "	5 "	
5 oct.	6 "	G. Green.
12 "	4 "	
1er nov.	5 "	L. Benson.
17 "	6 "	
1905.		
5 mai.	5 "	F. Benson, patron.
24 "	6 "	
6 juin.	6 " ...	I. Benson.
20 "	6 "	
5 juillet.	5 "	B. Cook.
15 "	5 "	
9 août.	6 "	H. Harvey.
18 "	7 "	
4 sept.	5 " ..	C. Cook.
28 "	5 "	
5 oct.	6 "	C. Green.
25 "	4 "	
7 nov.	5 "	L. Benson.
18 "	6 "	
1906.		
3 mai.	5 "	F. Benson, patron.
9 "	7 "	
5 juin.	4 "	I. Benson.
11 "	5 "	
8 juillet.	5 "	L. Benson.
15 "	5 "	
4 août.	4 "	G. Russell.
9 "	3 "	
4 sept.	6 "	F. Ingersoll.
8 "	4 " ...	
2 oct.	5 " ...	J. Dalzell.
17 "	3 "	
5 nov.	5 "	B. Cook.
8 "	6 "	

5.

1900-1,	salaire du patron et coût des exercices	$195
1901-2	" ..	222
1902-3	" ..	222
1903-4	" ..	271
1904-5	" ..	271
1905-6	" ..	271
1907-8,	salaire du patron pour .....1906..	75
1908-9	" 1907..	75
1908-9	" 1908..	75
	Total.....	$1,677

M. DANIEL demande:

Le Gouvernement ou le ministère de la Marine et des Pêcheries a-t-il reçu le rapport de la personne ou des personnes chargées de faire une enquête sur les pêcheries de homards au cours de l'été dernier? Dans l'affirmative, quand ce rapport sera-t-il mis à la disposition des membres de la Chambre?

Sir WILFRID LAURIER.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): L'intention était de mettre le rapport du commissaire et le compte rendu des dépositions par lui recueillies à la disposition du comité spécial et permanent de la Marine et des Pêcheries. Quand le comité se réunira, le rapport sera prêt.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

La Chambre ordonne sans débat le dépôt des documents suivants:

Etat indiquant, à l'égard de la construction des salles d'exercices, des salles d'armes et de la location des terrains servant aux camps d'instruction, en combien de cas, et lesquels, des municipalités, des régiments ou des particuliers ont, depuis 1904, soldé une partie quelconque du coût de ces salles et terrains, soit par voie de concession, soit en fournissant du terrain ou de l'argent, et jusqu'à concurrence de combien.—M. Worthington.

Etat faisant connaître quelles sommes ont été déduites des allocations dues aux officiers commandant des corps de la milice active, pour couvrir les pertes d'habillements, etc., et qui ont été déposées au crédit du receveur général à compte du revenu consolidé;—aussi, quelle somme a été reçue d'officiers commandant des corps de la milice active, pendant les cinq ans expirés le 31 mars 1909, à titre de remboursement pour effets d'habillement livrés à ces corps, y compris les déductions d'allocations pour couvrir les pertes en fait d'habillements.—M. Worthington.

Etat donnant la liste des soumissions concernant la fabrication de tentes pour le ministère de la Milice durant les cinq années expirées le 31 mars 1909; les noms des localités et des journaux dans lesquels les demandes de soumissions ont été publiées; les noms des soumissionnaires et les prix stipulés dans les soumissions.—M. Worthington.

Copie de toute correspondance entre le Gouvernement ou quelques-uns de ses membres et l'association impériale du service sud-africain ou quelques-uns de ses officiers, au sujet d'un projet de réserve militaire à être formée par l'association impériale des vétérans sud-africains.—M. Macdonell.

Copie de toutes déclarations, affidavit et déclarations solennelles faits et envoyés au ministère des Postes ou à l'honorable ministre des Postes depuis le 1er septembre 1907 jusqu'au 15 janvier 1910, relativement à la franchise postale demandée pour "La Gazette d'Arthabaska, avec copies des listes de prétendus souscripteurs de ce journal, avec lesdites déclarations, affidavit et déclarations solennelles; aussi, copie du rapport de M. A. Bolduc, inspecteur des postes, concernant ladite "Gazette d'Arthabaska".—M. Lavergne.

Copie de toutes les lettres, dépêches, pétitions et autre correspondance concernant l'établissement d'un bureau de poste devant porter le nom de Charleston ou Kilmont, sur le côté sud de la rivière Assiniboine, dans la paroisse de Saint-Charles, province de Manitoba.—M. Staples.

Copie de tous papiers, lettres, dépêches, documents et correspondance des premiers six mois de 1908, au sujet d'amendements projetés à la loi d'irrigation du Nord-Ouest.—M. Magrath.

Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, documents et correspondance se rapportant à l'établissement d'une station agronomique près de Lethbridge (Alberta).—M. Magrath.

Etat faisant connaître quel a été le montant respectif des monnaies de cuivre, d'argent et d'or du Canada, chacun des derniers dix ans, quel a été le coût et le profit du monnayage de chaque année, en y comprenant l'intérêt et le coût de la Monnaie Royale du Canada au taux de 6 pour 100, et quel a été le coût de l'entretien et du personnel pendant les années que le système a été en opération; combien de monnaies d'argent des Etats-Unis ont été déportées chaque année et à quel coût, et quel est le montant estimatif des pièces d'argent américaines en cours en Canada d'année en année.—M. Foster.

Etat faisant connaître quelles sommes d'argent ont été payées par le présent gouvernement depuis 1896 jusqu'à date à Sullivan et Langdon, entrepreneurs, de Kingston, ou à M. Sullivan, entrepreneur de Kingston; quels édifices ou autres travaux publics ont été données à l'entreprise à l'un ou l'autre des entrepreneurs ci-dessus depuis 1896, quel était le prix mentionné dans le contrat, dans chaque cas, et quel montant total a été payé auxdits entrepreneurs dans chaque cas; quel a été le coût total de chaque édifice ou autre ouvrage public dans lequel étaient intéressés les entrepreneurs susmentionnés.—M. Edwards.

Etat faisant connaître quelles sommes d'argent ont été payées par le présetn gouvernement, chaque année comprise entre 1896 et 1909, inclusivement, aux maisons Elliott Frères, et R. Carson, de Kingston (Ontario), pour fourniture ou services rendus au Gouvernement.—M. Edwards.

Etat indiquant si le département des Chemins de fer et des canaux ou l'acheteur du chemin de fer intercolonial à Ottawa a, en aucun temps, dans le cours de l'année 1909, demandé des soumissions pour la fourniture de clôtures en fil de fer, et dans ce cas si des soumissions ont été faites, et de qui elles ont été reçues; les prix faits par les soumissionnaires pour les différentes espèces de clôture; quels ont été les adjudicataires, quelle espèce de clôture a été adoptée, quelle est la grosseur du fil de fer, de combien de fils composants est-il formé, quelle est la distance entre les crampes sur les poteaux droits; le prix par *rod*, et si ce fil a été fabriqué en Canada.—M. Wilcox.

LES FAVEURS MINISTERIELLES.

L'ordre du jour appelle la discussion de la motion suivante:

Que le régime des faveurs ministérielles qui prévaut actuellement constitue une menace pour l'honnêteté et l'efficacité de l'administration, incite au gaspillage des richesses publiques et à l'exagération des dépenses, tend inévitablement à corrompre la morale publique et à en abaisser le niveau, et devrait être éliminé sans retard de la gestion des affaires fédérales.

L'hon. M. FOSTER: Monsieur l'Orateur, j'avais donné avis que je proposerais aujourd'hui l'adoption de cette motion, mais accédant en ceci à la demande de l'honorable ministre des Finances, je ne le ferai que mercredi prochain, si toutefois nous pouvons aborder cet article de l'ordre du jour.

M. l'ORATEUR: L'avis de motion reste inscrit au feuilleton.

QUESTION RELATIVE A LA COMMISSION DES PECHERIES DU MANITOBA.

M. CAMPBELL: Monsieur l'Orateur, j'aurais une question à poser au très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), mais comme j'aimerais à faire quelques observations, on me pardonnera peut-être de me prévaloir de la question de privilège, mon excuse pour agir de la sorte étant que le premier ministre m'a reproché, l'autre jour, de n'être pas bien au fait des choses. Il s'agissait du rapport de la commission des pêcheries. Le premier ministre me fit reproche d'avoir désigné ce document sous le nom de rapport, et c'est là-dessus qu'il se fonda pour me dire que je ne suis pas bien renseigné. Mais ce même document, le chef du cabinet l'a lui-même maintes fois désigné sous le nom de rapport au cours des observations qu'il a faites. Si je me suis trompé, il a donc commis la même erreur que moi.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je suis bien aise de m'être trouvé en si bonne compagnie.

M. CAMPBELL: Je suis enchanté que le premier ministre considère qu'il s'est trouvé en bonne compagnie. Sa compagnie m'honore autant que la mienne pouvait lui être agréable. Mais qu'il se soit trompé du tout au tout, c'est ce que je me fais fort de prouver par ses propres paroles. Il a dit que le rapport avait été signé par deux des commissaires et envoyé au troisième pour qu'il l'approuvât et le signât. C'est en cela qu'il s'est complètement trompé: on en aura la preuve quand il déposera le rapport sur le bureau de la Chambre. Ce rapport porte la signature des trois commissaires actuels. Des trois commissaires nommés en premier lieu, l'un a démissionné parce qu'il avait été élevé à la magistrature; un autre fut nommé pour remplir la vacance créée de ce chef. Les trois commissaires sont venus passer huit ou dix jours ici, ils ont fait et présenté leur rapport que l'on a fait imprimer; et tout ce que je demande, c'est que ce document, imprimé et signé, soit déposé sur le bureau de la Chambre.

Le premier ministre me dira-t-il que je n'ai pas droit de demander le dépôt de ce rapport? Le document doit être authenti-

que puisqu'il est revêtu de la signature des trois commissaires actuels. Je veux que le premier ministre comprenne bien qu'en demandant le dépôt de ce rapport, je suis loin de vouloir plaisanter. Il a trait à des personnes qui demeurent dans ma circonscription.

L'an dernier, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) m'avait promis de charger ces commissaires de s'enquérir de certaines questions qui, aux yeux de mes commettants, sont de la plus haute importance. Ainsi, certain particulier a fait parvenir sa déclaration sous serment attestant qu'il avait été à l'emploi de ceux à qui le Gouvernement avait consenti des baux exclusifs, et que lorsqu'il voulut vendre son poisson à un client du dehors, les fonctionnaires de l'Etat l'en empêchèrent, et cela, quand le locataire à bail n'offrait de lui payer son poisson que $80 la tonne, tandis que son client lui en offrait $140. Malgré cela, le locataire n'a pas encore payé le pêcheur; il lui doit aujourd'hui $800. C'est entièrement à l'ingérence des employés de l'Etat que ce particulier doit de se trouver dans une situation aussi désagréable, car sans cela il eût pu vendre son poisson à son client du dehors. Le Gouvernement protégerera-t-il cet homme et ceux qui sont dans son cas?

La population de l'Ouest estime que le Canada n'a aucune raison de s'empresser de se défaire de son poisson, qu'il ne devrait pas se hâter de dépeupler ses lacs, au profit des Etats-Unis. Il n'en coûte rien pour garder le poisson dans ses lacs, et je suis d'avis que d'ici à ce que nous ayons besoin de ce poisson, nous avons tout intérêt à ce qu'on ne dépeuple pas les lacs. Le premier ministre aura-t-il l'obligeance de me faire tenir le rapport en question pour que je puisse l'étudier?

Sir WILFRID LAURIER: Quand, l'autre jour, l'honorable député (M. Campbell) m'accusa d'ignorance, je me suis, je dois l'avouer, quelque peu formalisé de l'imputation. Citoyen de l'Est, on ne doit pas s'attendre, naturellement, à ce que je sois aussi complètement renseigné que les gens de l'Ouest, mais je cherche à me mettre au fait, je fais de mon mieux pour cela; et après que l'honorable député m'eut reproché de n'être pas au courant des affaires du ministère que, malheureusement, la maladie de mon collègue de la Marine et des Pêcheries, m'oblige de diriger pour le moment, j'ai envoyé quérir les papiers et les ai étudiés. J'ai constaté qu'il a été institué une commission composée de MM. Metcalfe et Reid, et de M. le professeur Prince, inspecteur des pêcheries de l'Etat. Les investigations des commissaires devaient porter sur les quatre lacs du Manitoba et du Nord-Ouest: le lac du Bonnet, le lac Winnipegosis, le lac Manitoba et le lac Winnipeg.

J'ai trouvé, prêt à être publié, un rapport concernant le lac du Bonnet, sur lequel avaient porté les investigations des trois commissaires que j'ai nommés. C'est après que ce rapport eut été rédigé, me dit-on, que M. Metcalfe fut appelé à la magistrature. Je n'ai pas encore pu constater s'il a démissionné ou non, mais on a pensé que sa charge de commissaire était incompatible avec ses fonctions de juge, et un successeur lui a été donné dans la personne de M. Hogg. Les deux autres commissaires et M. Hogg ont fait une enquête sur les trois autres lacs. Le rapport concernant le lac du Bonnet est imprimé, mais M. le juge Metcalfe n'en a pas encore signé l'original. On le lui a envoyé pour qu'il y opposât sa signature.

J'ai feuilleté le rapport et je ne sais pas pourquoi nous refuserions de le communiquer à la députation. Je puis en dire autant des rapports provisoires concernant les autres lacs. Ce matin, je me suis rendu auprès de mon collègue qui, j'en suis bien aise, se porte mieux et a pu parler d'affaires. Je lui ai laissé entendre que rien ne s'opposait au dépôt de ces rapports, dépôt qui contenterait l'honorable député et ses amis. Mon collègue a été de mon avis et les rapports seront mis sur le bureau de la Chambre, demain.

L'hon. M. FOSTER: Voilà que vous êtes de votre siècle!

REGLEMENT DES PECHERIES DANS LES EAUX INTERNATIONALES.

M. HENDERSON: Je me permets de rappeler au chef du Gouvernement qu'il a promis, vendredi dernier, qu'il me répondrait lundi au sujet du rapport de MM. Prince et Starr-Jordan relativement au règlement des pêcheries dans les eaux limitrophes, qui est en cours de préparation.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je suis allé aux renseignements et j'ai appris que le règlement a été préparé. Mais il a été entendu qu'il serait publié en même temps à Washington et à Ottawa. Nous correspondons actuellement avec Washington au sujet de sa publication. Nous faisons diligence. J'ai transmis une nouvelle dépêche aujourd'hui.

TARIF MINIMUM DES ETATS-UNIS.

L'hon. M. FOSTER: Je lis dans les journaux que M. le Président Taft a lancé une proclamation ou exprimé son opinion relativement à l'application du tarif minimum des Etats-Unis à certains pays. La Grande-Bretagne est du nombre de ces derniers. Le premier ministre sait-il si le Canada est compris dans cette désignation? Je le suppose.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): C'est aussi mon avis,

mais je préfère que mon honorable ami renouvelle sa question lorsque le ministre des Finances sera présent.

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DE L'INTERET.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 73), déposé par M. Miller, modifiant la loi de l'intérêt.

Sur l'article 1er.

M. MILLER: Pendant que nous délibérions sur ce projet de loi en comité général, quelqu'un en a critiqué la rédaction et le débat a été suspendu pour permettre l'étude d'un amendement. Je propose donc d'ajouter cette clause auditionnelle:

Pourvu, toutefois, que rien de ce qui est contenu dans le présent article ne restreigne le droit qu'a un débiteur hypothécaire de rembourser toute somme, principal ou intérêt en souffrance, si son droit de payer la somme principale ou l'intérêt n'a pas été modifié par une convention conclue par lui.

Je crois que cet amendement fera disparaître les inconvénients signalés par le ministre des Travaux publics (M. Pugsley).

L'hon. M. FOSTER: Je n'ai pas pu étudier cette question. Quelles seront les conséquences de cet article, s'il est adopté?

M. MILLER: Il permettra au débiteur hypothécaire de payer la somme en souffrance en donnant un mois d'avis de son intention de payer ou en payant un mois d'intérêt à titre de prime.

L'hon. M. FOSTER: C'est-à-dire que l'article annule toute convention intervenue entre l'emprunteur et le prêteur au moment où l'hypothèque a été donnée comme garantie, sans tenir compte du désir ou de la volonté du prêteur.

M. MILLER: Il décrète que le prêteur ne pourra plus exiger l'intérêt après que la somme lui aura été offerte ou que l'avis lui aura été donné.

M. NORTHRUP: Le projet de loi prévoit-il le cas où le débiteur hypothécaire donnerait un mois d'avis sans remplir ses obligations? Je sais que cela arrive souvent. C'est une injustice envers le créancier hypothécaire qui, lorsqu'il reçoit l'avis, prend des mesures pour placer ses fonds ailleurs, ce qu'il ne peut pas faire.

M. MILLER: Cette précaution est inutile parce que le créancier hypothécaire a le moyen de punir le débiteur qui manque à ses engagements. Il est libre d'exiger que la convention soit observée.

M. NORTHRUP: Mais il ne désire peut-être pas punir le débiteur. Il peut refuser de lui imposer le paiement des frais de justice. D'un autre côté, il n'aime pas à se trouver dans l'impossibilité de faire le placement qu'il avait promis de faire.

M. MILLER : Ce serait la même chose que si le créancier possédant une créance hypothécaire exigible au bout de cinq ans, son débiteur lui donnait avis qu'il lui rembourserait la somme avant l'échéance et n'en faisait rien.

M. NORTHRUP : Autrement dit, deux noirs font un blanc.

M. MILLER : Je ne crois pas que ce dicton s'applique.

M. CARVELL : Si l'honorable député (M. Northrup) lit l'article attentivement, il constatera que celui-ci exige que le débiteur paie ou offre de payer, comme il exige qu'il donne l'avis. Par conséquent, le créancier est libre d'accepter ou de refuser le paiement.

M. ALEXANDER HAGGART : Il me semble douteux que cet article soit avantageux pour l'emprunteur. Le créancier hypothécaire peut aisément en éluder les dispositions. A l'échéance de la créance, il peut exiger le paiement ou le renouvellement de l'hypothèque.

Si le débiteur n'est pas prêt à payer, il signe un renouvellement qui lui coûte de cinq à dix dollars, et le créancier et le débiteur se trouvent dans la même situation qu'auparavant. Je tombe d'accord avec le ministre de la Justice qui déclare que des projets de loi de cette catégorie sont souvent soumis à la Chambre et adoptés, mais qu'ils ne sont guère utiles aux intéressés. C'est ce qu'ont constaté tous les praticiens.

M. MILLER : Je regrette que l'honorable député (M. Alexander Haggart) n'ait pas été présent l'autre soir, lorsque le projet de loi a été discuté. Dans la pratique, à l'échéance d'une créance hypothécaire, si le paiement n'a pas lieu, il faut que le prêteur et l'emprunteur consentent au délai. D'ordinaire, le créancier attend que l'occasion se présente de réclamer la somme pour la prêter à un taux d'intérêt plus élevé. Il met le débiteur dans l'embarras, car celui-ci doit payer un intérêt plus élevé ou emprunter l'argent ailleurs et payer plus cher. Si le projet de loi a pour résultat d'obliger les parties à renouveler la convention à l'échéance de la créance hypothécaire, il aura le bon effet de mettre les parties sur un pied d'égalité et chacun courra le risque que le taux de l'intérêt monte ou baisse.

M. ALEXANDER HAGGART: Tenez compte des dépenses et des ennuis.

M. MILLER: Ordinairement, dans la pratique, la dépense est nulle ou insignifiante, car la plupart des compagnies de prêts hypothécaires, du moins dans la province d'Ontario, consentent volontiers à maintenir leurs placements et à renouveler

l'hypothèque sans frais. Il y a parfois un honoraire à payer, mais il dépasse rarement $5 et, d'ordinaire, il n'est que de deux à trois dollars.

Sur l'article 2 (application des articles 6 à 10.)

L'hon. M. FOSTER: Quelle est la portée de cet article?

M. MILLER: Si l'honorable député examine cet article, il s'apercevra qu'il est absolument nécessaire. L'article 11 de la loi prescrit que les dispositions des cinq articles qui précèdent ne s'appliquent qu'aux deniers garantis par hypothèques sur la propriété foncière consentie après le premier jour de juillet de l'année mil huit cent quatre-vingt. Les prescriptions législatives que je tente de faire adopter n'ont pas d'effet rétroactif, et j'intercale l'article 10a avant l'article 11 qui continue à s'appliquer aux articles auxquels le législateur a eu l'intention de l'appliquer, mais il serait ridicule de l'appliquer au nouvel article.

(Il est fait rapport du projet de loi, ainsi modifié.)

RENVOI DU BILL CONCERNANT LES CAISSES COOPERATIVES.

L'ordre du jour appelle:

La 2e lecture du projet de loi (n° 26), déposé par M. Monk, concernant les caisses coopératives.

M. GEORGE TAYLOR: Etant retenu au lit par la maladie, l'auteur de ce projet de loi m'a prié d'en proposer la discussion, à cause d'un autre bill inscrit sur le feuilleton et qui sera mis en délibération.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Plusieurs députés désirent prendre la parole sur ce bill.

M. GEORGE TAYLOR: S'il est réservé, le projet de loi de même nature du député de Brantford devrait l'être également.

Sir WILFRID LAURIER: J'ignore quelle est l'entente. La décision prise dans un cas devra s'appliquer à l'autre.

M. l'ORATEUR: Réservé.

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

L'ordre du jour appelle:

La 2e lecture du projet de loi (n° 53), déposé par M. Meighen, tendant à modifier la loi des chemins de fer.

M. MEIGHEN: Je demanderai que le bill soit réservé dans le moment. Si le règlement m'y autorise, je proposerai qu'on passe aux autres articles de l'ordre du jour et qu'on revienne plus tard à celui-ci.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Très bien.

M. MILLER.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): S'il n'est réservé que jusqu'après la discussion d'un article ou deux de l'ordre du jour, cela ne me sortira pas d'embarras.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre est-il de nouveau dans l'embarras?

M. MEIGHEN: Je demande seulement qu'il soit réservé jusqu'à la fin des pourparlers qui sont entamés.

L'hon. M. GRAHAM: Mieux vaut procéder à la discussion.

M. MEIGHEN: Je propose la 2e lecture de ce projet de loi.

L'hon. M. GRAHAM: C'est à ce sujet que nous différons d'avis. Le présent bill et ceux des représentants de Montréal (M. Martin) et de Toronto-est (M. Macdonell) sont des projets de loi qui modifient sensiblement la situation des compagnies de chemins de fer. Celles-ci demandent que ces projets soient renvoyés devant un comité où elles pourront faire connaître leur opinion. Du consentement de leurs auteurs, les autres bills ont été soumis au comité des chemins de fer où ils seront étudiés par des sous-comités spéciaux. A l'heure qu'il est, deux projets de loi du représentant de Lincoln (M. Lancaster) sont étudiés par des comités spéciaux. Lorsqu'ils reviendront devant le comité des chemins de fer celui-ci nommera deux sous-comités qui s'en occuperont.

Tout comité que nous nommerions ici serait probablement composé des membres du comité des chemins de fer. Mon honorable ami ne doit pas oublier qu'il y a 180 membres de cette Chambre dans le comité des chemins de fer.

M. MEIGHEN: La raison de mon objection est que ce bill a le caractère d'un amendement à un sujet public qui n'est pas du tout un bill privé; conséquemment, on ne devrait pas le renvoyer, en la manière ordinaire, devant le comité des chemins de fer mais devant le comité général de la Chambre. Je sais très bien que d'autres bills, peut-être d'un caractère semblable, proposés par les honorables membres de cette Chambre, ont été renvoyés devant le comité des chemins de fer et ensuite à des comités spéciaux, et je crois aussi que le bill présenté par l'honorable député de Lincoln a subi le même sort.

L'hon. M. GRAHAM: Et Toronto-sud.

M. MEIGHEN: Je ne crois pas que mon honorable ami de Lincoln ait donné son consentement au renvoi de son bill devant le comité des chemins de fer. Si le principe prévaut, que les amendements aux bills d'intérêt public devraient être soumis au comité général de la Chambre il n'y a aucune raison de renvoyer celui-ci devant

le comité des chemins de fer. Je sais parfaitement que ce bill touche aux intérêts des compagnies de chemins de fer très matériellement, mais il est d'un caractère public et ne touche pas plus aux intérêts d'une compagnie que d'une autre. Il porte simplement sur le principe de responsabilité, et je ne vois pas comment un sous-comité du comité des chemins de fer sera plus en état de traiter cette question que le comité général de la Chambre. Le principe en jeu est celui de la responsabilité des compagnies et le comité général de la Chambre a certainement autorité pour discuter un principe de ce genre. S'il s'agissait d'accorder une charte à une compagnie ou de limiter les pouvoirs d'une autre, ce serait différent, mais le bill n'a pas ce caractère. Si ce bill est renvoyé devant le comité des chemins de fer et ensuite à un sous-comité, il est tout probable qu'on réussira à lui faire sauter la session. Je désire beaucoup que cela n'arrive pas. Si le ministre des Chemins de fer consent à ce que le bill soit porté devant le comité général de la Chambre, je veux y mettre du mien, et j'attendrai qu'il soit appelé de nouveau, mais je ne veux pas aider à écarter ce bill pour cette session, ce qui arrivera tout probablement si on le renvoit au comité des chemins de fer.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai nullement le désir d'écarter ce bill. Ma nature me porte beaucoup vers la justice; et quelles que puissent être mes opinions personnelles, je crois que l'on devrait donner à toute personne, dont les intérêts peuvent être touchés par un bill, l'occasion d'exprimer leurs vues avant d'adopter ce projet de loi. Strictement parlant, tous ces bills devraient être renvoyés devant le comité général de la Chambre et non pas au comité des chemins de fer ou à un sous-comité de celui-ci; mais lorsque ceux qui sont naturellement intéressés disent qu'ils veulent être entendus, je crois de mon devoir de m'efforcer de satisfaire à leur désir. Mon honorable ami de Toronto-sud présente un bill relatif à la commutation des billets de chemin de fer, et il a consenti avec empressement à le laisser porter devant le comité des chemins de fer où toutes les parties intéressées pourraient être entendues. Mon honorable ami de Lincoln (M. Lancaster) a présenté un autre bill qui touche surtout à une question légale, et il s'est entendu avec moi, avant la présentation de ce bill, pour le renvoyer devant un comité. Nous avons eu quelque difficulté à nous entendre, mais je lui ai dit, de même que je dis présentement à mon honorable ami, que le but n'était pas de retarder du tout la discussion de son bill, mais plutôt de la faire avancer plus vite. Je ne crois pas que nous soyons en état de discuter ces bills avec justice tant que nous n'aurons pas entendu les raisons des parties adverses.

M. MEIGHEN: Au sujet des bills dont il est question, j'ai entendu mon honorable ami de Lincolm (M. Lancaster) protester vigoureusement contre le renvoi de son bill devant un comité. L'attitude que je prends cet après-midi est approuvée par mon honorable ami. C'est lui qui l'a suggérée à propos du bill présenté par l'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonald). Le sujet en est d'un caractère tout différent. Il y est question des détails d'administration d'un chemin de fer au sujet desquels il serait bon que les compagnies fussent entendues, mais le bill actuel porte seulement sur le principe de responsabilité des compagnies de chemins de fer dans les cas de dommages ou pertes, question que cette Chambre devrait discuter elle-même en comité général. Je ne veux pas que le ministre des Chemins de fer croit que je montre de la désobligeance en refusant de renvoyer ce bill devant le comité des chemins de fer. Je m'oppose à ce renvoi parce que je crois qu'il amènera des retards. Je ne crois pas que les compagnies de chemins de fer aient aucun droit d'être entendues sur une question de politique générale. Je propose conséquemment que la Chambre se forme en comité général sur le dit bill.

L'hon. M. GRAHAM: Je propose comme amendement que le bill soit renvoyé devant le comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

DISCUSSION GENERALE DU BILL MODIFIANT LA LOI DE LA MARINE MARCHANDE.

M. EDWARDS: Je propose la deuxième lecture du bill (n° 74) à l'effet de modifier la loi de la marine marchande du Canada. Monsieur l'Orateur, ce bill est exactement le même que j'ai présenté à la dernière session. L'année dernière le bill fut présenté trop tard pour qu'on lui donnât l'attention qu'on lui aurait donnée autrement. Le bill est très simple; il a pour objet de mettre les propriétaires de vaisseaux de la province d'Ontario sur le même pied que les propriétaires de vaisseaux dans les autres provinces relativement au droit de pilotage à Montréal.

L'amendement proposé a fait le sujet de négociations entre le gouvernement d'Ontario et le gouvernement fédéral, et l'Association maritime du Canada, qui représente virtuellement tous les propriétaires de navires sur les grands lacs, a aussi fait à son sujet de fréquentes représentations. L'article 477 de la loi de la marine marchande du Canada fait à l'égard des vaisseaux d'Ontario une distinction qui n'est ni nécessaire ni justifiable à mon avis. Cet article dit, au sujet des vaisseaux exempts des droits de pilotage, ce qui suit:

a) Les navires de Sa Majesté;

b) Les navires complètement employés au service de Sa Majesté, pendant qu'ils sont

ainsi employés, dont les capitaines ont été nommés par le gouvernement de Sa Majesté, soit dans le Royaume-Uni, soit en Canada;

c) Les navires mus entièrement ou en partie à la vapeur

i) employés à faire le commerce d'un port à un autre dans une même province, ou

ii) employés à faire le commerce entre l'une ou plusieurs des provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse ou de l'île du Prince-Edouard, et entre toute autre ou toutes autres d'entre elles, ou

iii) employés à des voyages entre un port ou des ports dans lesdites provinces, ou quelqu'une d'entre elles, et le port de New-York ou tout autre port des Etats-Unis d'Amérique, sur l'Atlantique, au nord de New-York, ou

iv) employés à des voyages entre un port dans l'une desdites provinces et un port de Terreneuve, ou

v) ayant un tirant d'eau, lorsqu'ils sont chargés, de pas plus de seize pieds, et employés exclusivement à des voyages entre un port ou des ports du lac Ontario, du lac Erié, du lac Huron, du lac Supérieur, du lac Michigan, ou dans les eaux qui relient ces lacs entre eux, et un port ou des ports sur le fleuve Saint-Laurent, ou entre tous ports sur le fleuve Saint-Laurent.

Avant le mois de juin 1908, le paragraphe 5, le dernier de l'article que je viens de lire, exemptait les vaisseaux ayant un tirant d'eau, lorsqu'ils étaient chargés ne dépassant pas 16 pieds, et employés exclusivement à faire un service entre un ou n'importe quels ports des grands lacs et des rivières qui s'y déversent, ou tous ports sur le fleuve Saint-Laurent ou entre des ports du fleuve Saint-Laurent. Mais cette exemption partielle a été supprimée par le rappel de ce paragraphe en 1908. Bien qu'à cette époque, les propriétaires de vaisseaux de la province d'Ontario insistassent pour être mis sur un pied d'égalité avec ceux des autres provinces. Je demande à cette Chambre de bien étudier cette question. Elle touche à de très grands intérêts. Il y a à peine un comté de la province d'Ontario qui n'en sente pas les effets, certainement tous les comtés qui bordent le Saint-Laurent et les Grands lacs dans la province d'Ontario souffrent directement de la loi telle qu'elle est présentement. Pourquoi un vaisseau allant de Montréal à Halifax, ou Terreneuve, ou New-York serait-il exempté de payer des droits de pilotage et un autre vaisseau partant des ports des Grands lacs obligé de payer les mêmes droits? Cela ne me semble pas juste et je ne crois pas que l'association maritime demande plus que ses justes droits lorsqu'elle demande ce changement.

Je désire appeler l'attention de la Chambre sur le règlement n° 25 de l'association des pilotes du district de Montréal. Ce règlement se lit comme suit:

Tout vaisseau passible de payer des droits de pilotage et se déplaçant dans ou en dehors des limites du port de Montréal, ou d'un point à un autre dans le même port, devra payer ces droits pour les services d'un pilote qualifié, excepté dans le cas où ces vaisseaux ne font que changer de position à un quai et restent amarrés.

Les seuls vaisseaux qui tombent sous le coup des règlements de pilotage du district de Montréal sont les vaisseaux d'Ontario, parce que tous ceux qui sont exempts de payer les droits de pilotage en vertu des articles que j'ai lus sont spécifiquement mentionnés comme ne tombant pas sous le coup du pilotage du district de Montréal, et conséquemment ce règlement ne s'applique qu'au vaisseau d'Ontario et soumet leurs propriétaires à une taxe additionnelle que ne sont pas obligés de payer les vaisseaux des autres provinces. Ce règlement est injuste à sa face même. Les vaisseaux d'Ontario, je le répète, sont soumis seulement à l'article 477, et conséquemment ils sont les seuls tombant sous le coup du règlement 25, de sorte qu'ils sont les seuls obligés de payer cette taxe additionnelle. Quel bénéfice les vaisseaux d'Ontario reçoivent-ils de cette taxe? Aucun. La responsabilité du propriétaire est-elle diminuée? Pas le moins du monde. Sa responsabilité est-elle diminuée parce qu'il paie la taxe? Pas du tout. L'article 474 est très clair à ce sujet. Cet article se lit comme suit:

474. Rien dans la présente partie ne soustrait un propriétaire ou un capitaine de navire à la responsabilité de toute perte ou avarie causée par son navire à une personne ou à des biens quels qu'ils soient, parce que ce navire était sous la direction d'un pilote, ou parce que cette perte ou avarie a été occasionnée par l'acte ou par la faute d'un pilote ou pour tout autre motif. S.R., c. 80, art. 57.

Tout en étant obligés de payer les droits de pilotage, le capitaine d'un vaisseau d'Ontario peut prendre un pilote à son bord ou n'en pas prendre; s'il en prend un, la présence de ce pilote ne dégage pas sa responsabilité des dommages; il est responsable de tout dommage que son vaisseau peut causer même quand il a un pilote à bord. Cependant il est obligé de payer ces droits dont les propriétaires de vaisseaux des autres provinces sont exempts.

Lorsque, au cours de la session dernière, je soulevai cette question, le ministre de la Marine et des Pêcheries répondit qu'il avait été émis un décret du conseil exemptant les bateaux passent par le canal de Lachine de payer ces droits à l'entrée du port de Montréal; il reconnut que les navires de l'Ontario passant par le canal de Lachine ne profitaient pas de cette exemption. Mais je tiens à dire que cette exemption à laquelle a fait allusion le ministre de la Marine et des Pêcheries ne profitait qu'aux bateaux de la compagnie Richelieu-Ontario et à un ou deux autres, et même à ceux-là n'était que d'un faible

secours. Si, comme le déclare l'honorable ministre, le décret du conseil a été émis en vue de faire droit à un grief sérieux de la part de l'association maritime du Canada, je lui demanderai pourquoi on a persisté à ne pas tenir compte des protestations répétées de cette association dont relèvent à peu près tous les navires circulant sur les Grands lacs? Je me résume. Une question se pose d'elle-même; fait-on à l'heure qu'il est une distinction au détriment des navires de l'Ontario? Aucun honorable député ne le contestera, je pense. En second lieu, cette distinction, si on la fait, a-t-elle sa raison d'être? Et en troisième lieu, cette distinction n'est-elle pas à la fois injuste et anti-canadienne, puisqu'on accorde aux propriétaires de navires des Provinces maritimes des exemptions que l'on refuse à ceux de l'Ontario, exemptions pour les propriétaires de navires de Terre-Neuve, ceux à provenance de la Nouvelle-Angleterre, et même ceux d'aussi loin que New-York. Cette distinction me paraît non seulement constituer une injustice pour les propriétaires de navires de l'Ontario, mais être nettement anti-patriotique. C'est là une mesure dont les propriétaires de navires de l'Ontario ont droit de se plaindre. Des sommes importantes ont été appliquées à l'amélioration du port de Montréal et du chenal du Saint-Laurent. Loin de moi la pensée de trouver à redire à ces dépenses; je désire simplement faire observer qu'une partie de ces sommes a été fournie par les contribuables de l'Ontario. Je me borne à répéter la question posée à mainte reprise par l'association maritime du Canada, détentrice d'intérêts importants dans la province d'Ontario; celle-ci ne devrait-elle pas être l'objet du même traitement sous ce rapport que les autres provinces?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Tous ceux qui ont prêté l'oreille aux observations de l'honorable député préopinant ont dû se dire sur-le-champ que si, aux termes de la loi, la province de l'Ontario n'est pas à même de profiter des exemptions de droits de pilotage accordées aux autres provinces, il existe quelque bonne raison pour cela. A la simple lecture du texte de la loi, je ne vois pas plus que l'honorable député quelle est la raison de la distinction que l'on fait, ni pourquoi l'Ontario n'a pas été compris dans la disposition dont il a cité le texte.

Les navires circulant entre les provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard, sont seuls exemptés. Comme l'a fait observer l'honorable représentant, la province d'Ontario paraît avoir été omise à dessein, et on en conclut naturellement qu'il existe quelque raison pour cela. Cette raison, à ce que je crois, est entièrement d'ordre local. Je me trompe peut-être, mais je me figure bien que ce sont des conditions d'ordre physique, géographique, qui ont rendu nécessaire cette distinction que l'on a faite entre l'Ontario et les autres provinces. Je ne suis pas suffisamment au fait des circonstances pour condamner l'attitude prise par l'honorable député, non plus que pour exprimer une opinion catégorique sur le sujet. Il y a lieu, à mon avis, de se renseigner davantage au préalable. A première vue, comme l'a fait observer l'honorable député, on ne voit pas que cette distinction ait sa raison d'être, et pourtant, il doit y avoir eu quelque bonne raison de la consacrer par un texte de loi. Dans les circonstances l'honorable député jugera raisonnable peut-être, dans l'intérêt de sa cause, de consentir à ce que son projet de loi, une fois admis à la 2e lecture, soit envoyé devant le comité de la marine, qui fera comparaître les divers intéressés et tirera la question au clair.

M. EDWARDS: J'accepte la proposition du très honorable premier ministre. Je suis persuadé que plus on étudiera la question plus on se convaincra de l'opportunité de son adoption.

(La motion est adoptée et le projet de loi lu une 2e fois.)

DISCUSSION GENERALE DU BILL No 85 MODIFIANT LE CODE CRIMINEL.

M. G. GORDON propose la 2e lecture du projet de loi (n° 85) comportant modification du Code criminel.

—Monsieur l'Orateur, comme je l'ai expliqué lors du dépôt de ce projet de loi, il reproduit exactement le texte d'un amendement qui fut soumis au cours de la session dernière et transmis au Sénat presque au moment de la prorogation. Faute d'explication, le Sénat rejeta la mesure. Il a pour objet de mettre un terme à l'enlèvement de minerais de grande valeur, consistant parfois en argent presque pur, comme le fait s'est produit aux mines de Cobalt, minerais connus sous le nom de "blind pigs", et qui sont donnés en paiement de consommations. Ces minerais sont vendus à des gens qui s'occupent spécialement de leur écoulement, et qui, lorsqu'ils en ont recueilli une quantité suffisante, vont les vendre à Toronto ou ailleurs. Le présent projet de loi a pour premier objet de mettre fin au commerce pratiqué par ces gens et aux abus qui s'ensuivent. Il n'en résultera aucune injustice pour personne, puisque les propriétaires de mines s'abstiennent toujours de vendre le minerai en petite quantité. Au Transvaal et dans l'Australie, on s'est rendu compte de la nécessité d'une législation à cet effet.

Si l'on juge trop sévères les mots de la dernière ligne du projet de loi "ne peut éta-

blir qu'il en a légitimement obtenu possession", on pourrait les remplacer par ceux-ci: "ne peut expliquer d'une manière satisfaisante qu'ils soient en sa possession, ou établir d'une manière concluante son droit de possession." Une fois cette modification opérée, je soumets que le détenteur légitime de minerai ne sera aucunement exposé à des ennuis. Il lui est facile d'établir où il s'est procuré ce minerai. On a allégué devant le Sénat qu'il en pourrait résulter quelque ennui pour certaines personnes, comme les courtiers détenteurs de minerai par exemple; mais je ne vois pas que cet inconvénient puisse se produire car tout agent détenteur de minerai serait nécessairement en état de dire où il s'est procuré ce minerai, qui autrement ne lui serait d'aucune utilité. Ce minerai lui viendrait nécessairement de quelque personne intéressée dans une mine et désireuse d'en faire connaître la valeur.

Certains incidents de date récente font voir d'une manière concluante que si le Parlement ne vote quelque mesure à cet effet, les vols, dont il se commet un grand nombre actuellement à Cobalt vont se multiplier outre mesure. Il serait déplacé peut-être pour le moment de faire allusion aux condamnations récentes provoquées par de tels vols; je me bornerai, pour donner une idée de la valeur de ces minerais, de dire que, devant le tribunal, à Toronto, il a été prouvé qu'un individu dans l'espace d'un mois avait pu s'assurer de cette manière deux tonnes de minerai dont la valeur était de $5 la livre; on voit donc que cet individu en un mois avait reçu pour $20,000 d'argent extrait de la région de Cobalt. Aussi ai-je confiance que la Chambre dans sa sagesse trouvera opportune l'adoption d'un tel projet de loi.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): Je suis plutôt de l'opinion que vient d'exprimer l'honorable député quant aux effets bienfaisants d'une telle législation. Il semble indispensable d'y recourir si nous voulons mettre un terme aux abus qu'on nous a signalés. Telle fut à la dernière session, l'attitude de la Chambre laquelle, si je l'ai bien comprise, a jugé que toute réforme serait impossible en l'absence de pareille législation. C'est incontestablement un abus très sérieux, un crime qui mérite condamnation, et il est reconnu impossible en pratique de faire condamner le coupable tout évidente que soit sa culpabilité, à cause de la difficulté d'établir l'identité de telle pièce ou de telle quantité de minerai trouvée en la possession de l'accusé. L'objection qui s'est présentée à l'esprit des sénateurs, l'année dernière, c'est qu'en édictant pareille disposition nous nous trouverions à contrevenir à la règle ordinaire de la preuve en matière criminelle, qui veut que le prévenu soit jugé innocent tant que sa culpabilité n'a pas été établie. Le présent projet de loi au contraire, reporte sur l'accusé le fardeau de la preuve de son innocence.

Sans doute, on ne saurait prétendre le contraire, mais il s'agit précisément de savoir si nous n'aurions pas raison d'en agir ainsi en pareils cas, et vu la nature de l'abus que nous voudrions réprimer. Il arrive encore assez fréquemment, au cours d'une affaire civile ou criminelle, que le fardeau de la preuve soit reporté sur la personne de qui on réclame des dommages ou qui est appelée à répondre à une accusation, et cela abstraction faite de certains cas dans lesquels, de prime abord, le défendeur ou l'inculpé est mis en demeure de faire la preuve. Il arrive tous les jours, au cours de procès, que le fardeau de la preuve soit reporté d'une partie à l'autre suivant la nature des témoignages recueillis d'heure en heure ou de minute en minute. Ce projet de loi ne demande pas autre chose; il met le fardeau de la preuve sur les épaules du détenteur du minérai, qui doit établir d'une manière satisfaisante comment il en a obtenu possession. C'est une autre manière d'affirmer que la simple possession du minerai, du moment qu'on accuse son détenteur d'en être illégalement le possesseur, établit une présomption à son encontre. Si le détenteur est en règle, il lui sera facile de détruire cette présomption. On a allégué nombre de circonstances dans lesquelles le détenteur légitime pourrait être en butte à des poursuites, comme résultat d'une telle modification de la loi. On a prétendu par exemple qu'un courtier de titres miniers pourrait fort bien avoir en sa possession des échantillons de quartz ou de minerai sans pouvoir dire leur provenance. Cette objection ne me paraît guère sérieuse. La présomption établie par ce projet de loi, s'il était adopté, serait facilement détruite dans la cas du courtier en valeurs minières; il lui suffirait d'établir que ces minerais lui ont été transmis dans le cours ordinaire des affaires, et en effet, c'est bien entre les mains d'un homme exerçant cette profession qu'on s'attendrait à trouver nombre d'échantillons de quartz dont il ne pourrait établir la provenance d'une manière absolue. Il suffirait de modifier le texte du projet de loi de la manière qu'on l'a proposée pour mettre ce courtier en mesure de se garantir sur-le-champ contre toute présomption résultant, aux termes de la loi, du fait de la possession de minerais; il n'aurait qu'à établir qu'ils lui sont arrivés dans le cours ordinaire de ses opérations.

Comme l'a dit l'honorable député on a constaté qu'une législation de ce genre était nécessaire dans les centres miniers. Nous en avons eu des exemples non seulement dans la législation de l'Afrique-sud, mais encore dans celles des divers états de la confédération australienne qui sont au

moins aussi sévères que tout ce qui est proposé dans la présente législation. Mais dans notre propre code pénal il ne manque pas d'exemples où cette présomption est déjà créée par la loi existante et il n'en est résulté aucun mal. Prenez le cas de celui qui est trouvé en possession de fournitures navales ou militaires portant la large flèche ou toute autre marque indiquant qu'elles sont la propriété du public, et de fait c'est sur lui que retombe immédiatement l'obligation d'expliquer d'une façon satisfaisante comment ces articles se trouvent en sa possession. Le simple bon sens exige qu'il en soit ainsi, et les articles du code pénal qui traitent de la preuve au cours des procès offrent aussi de nombreux exemples de ce fait. La présence de cartes, dés, jetons, tables ou autres instruments de jeu de hasard offrent une preuve *prima facie* que l'on se livre à des jeux de hasard à l'endroit où ils ont été trouvés. Ce n'est là qu'une déclaration statutaire de la conclusion qui s'imposerait en pareil cas à tout homme de bon sens ordinaire. Le fait de trouver dans une maison non licenciée une quantité plus qu'ordinaire de boissons enivrantes crée immédiatement la présomption que cette boisson est là pour des fins illicites, et qu'elle est mise en vente au lieu de servir à la consommation privée. Des choses de ce genre trouvées dans les décrets législatifs exprimant tout simplement en propres termes et par acte du Parlement, ainsi que je l'ai démontré, ce qui est la conclusion ordinaire que tout jury tirerait de pareilles circonstances si elles étaient prononcées devant lui. Je crois donc que cette législation est méritoire. Je regrette que le Sénat ne l'ait pas adoptée l'année dernière et j'approuve de tout cœur la motion de mon honorable ami pour la 2e lecture.

Lorsque le bill sera discuté en comité, je proposerai qu'il ne s'applique pas au territoire du Yukon, tout simplement pour la raison que les conditions d'exploitation de placers sont tout à fait différentes de celles des mines de quartz. Dans le Yukon, autrefois, et peut-être encore aujourd'hui, c'était une coutume assez répandue de se servir de pépites d'or, provenant des placers comme moyen d'échange. Chaque homme portait son sac contenant la poudre d'or qu'il avait pu gagner durant la journée ou la semaine et cela était accepté au poids en guise de monnaie comme cela se fait probablement encore aujourd'hui. Dans tous les cas, c'est là une chose différente. La possession de quartz d'une valeur plus ou moins grande, ayant peut-être une très forte proportion de métal précieux et s'élevant en tout à des sommes considérables, par une personne qui n'en fait pas un commerce régulier est un fait qui semble exiger une explication, et nous avons déjà dans notre code pénal une disposition de ce genre au sujet des ouvriers et journaliers. L'article 988 du Code criminel décrète que dans toute poursuite, procédure ou procès pour vol de minerais, la possession, contrairement à la disposition de toute la loi à ce sujet, d'or ou d'argent fondus ou de quartz aurifère, ou d'or ou d'argent non fondus ou non ouvrés chez tout ouvrier, artisan ou journalier activement employés dans la mine ou ses environs, sera une preuve *prima facie* qu'il a volé ces articles. Telle est la loi qui nous a guidés depuis dix ans ou plus. Je ne connais personne qui y ait trouvé aucune difficulté ou ait été poursuivie illégalement en vertu de cette loi. La loi actuelle est rédigée dans le même sens, et je crois que si ces résultats et le motif de sa présentation avaient été compris par le Sénat, elle n'aurait pas subi le sort qu'elle a eu l'an dernier.

(La motion est adoptée.—Le projet de loi est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.)

1. Est modifié le code criminel, chapitre 116 des Statuts revisés, 1906, par addition de l'article suivant immédiatement à la suite de l'article 424:

424a. Est coupable d'un acte criminel et passible de deux ans d'emprisonnement quiconque ayant en sa possession ou dans son établissement, à sa connaissance, de la roche, du minerai, quelque minerai, de la pierre, du quartz ou autre substance aurifère ou argentifère, ou de l'or ou de l'argent non fondus, ou non traités, ou non ouvrés, ou en partie fondus, en partie traités ou en partie ouvrés, ne peut établir qu'il en a légitimement obtenu possession.

L'hon. M. AYLESWORTH: Je crois qu'il vaudrait mieux changer la rédaction. Je suggérerais d'enlever les mots "ne peut établir qu'il en a légitimement obtenu possession" et de les remplacer par "est incapable d'expliquer d'une façon satisfaisante ou d'établir son droit à la possession de ces articles". Ce sont là les mots de l'Acte du Transvaal qui s'appliquent au cas de toute personne trouvée en possession de diamants bruts, non taillés, et qui est incapable d'établir son droit à la possession de ces diamants.

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. AYLESWORTH: Je propose que ce qui suit soit ajouté comme paragraphe 424b:

La présente loi ne s'applique pas au Territoire du Yukon.

M. CONMEE: Je crois que l'amendement serait rendu plus efficace s'il était rédigé de façon à n'exclure que l'or des placers, de l'application de la loi. Si elle est limitée à l'exploitation du quartz aurifère, elle s'appliquera au Yukon comme à toute autre partie du Canada. Si je suis bien renseigné, il y a dans ce territoire de

très riches filons de quartz aurifère qui, s'ils ne sont pas exploités maintenant, le seront bientôt, et alors la nécessité de la loi s'imposera au Yukon comme ailleurs. Quant à nuire aux courtiers, je ne crois pas que le bill puisse avoir cet effet, car le but est d'atteindre non seulement les gens qui ont du minerai en leur possession mais ceux qui en vendent. Le courtier peut avoir dans son bureau des échantillons d'une valeur considérable, mais nul courtier na vend du minerai, que je sache.

M. R. L. BORDEN: Je crois que la rédaction de cet amendement devrait être modifiée. Ceci doit être intercalé comme article 424b et l'on pourrait juger qu'il s'applique au Code criminel et non au Yukon. Il devrait être conçu à peu près dans les termes suivants:

L'article ci-dessus ne s'appliquera pas au territoire du Yukon.

Stipuler dans le Code criminel que "cet acte ne s'appliquera pas au territoire du Yukon," pourrait avoir pour effet de créer une certaine confusion.

M. PARDEE: L'article 424 du Code criminel est une législation analogue à celle qui est actuellement soumise à la Chambre. Il est divisé en paragraphes (a), (b), (c) et (d) et le dernier dit: "les deux paragraphes immédiatement précédents (b) et (c) "ne s'appliqueront pas au territoire du Yukon."

M. R. L. BORDEN: C'est ce que je dis; mais si je comprends bien, la disposition que nous discutons maintenant doit être intercalée dans le code criminel comme article 424b. Si on la laissait dans la forme proposée, elle pourrait avoir pour effet d'empêcher le code criminel de s'appliquer au territoire du Yukon. Elle dit: "Cette loi, pas "cet article", ne s'appliquera pas au territoire du Yukon.". C'est-à-dire que, d'après cet amendement, le code criminel ne s'appliquera pas au territoire du Yukon, ce qui serait regrettable. On devrait se servir des mots "l'article précédent."

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu la 3e fois et adopté.)

2e LECTURE

D'un bill (n° 39), déposé par M. M. Martin, tendant à modifier la loi des chemins de fer.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'hon. M. Fielding: Que l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité des voies et moyens afin de prélever les subsides devant être accordés à Sa Majesté.

M. OLIVER J. WILCOX (Essex-nord): Je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat, mais comme j'ai cessé d'être le dernier-né de cette Chambre, et comme mes collègues de la gauche et certains amis que je suis heureux de pouvoir compter parmi les membres de la droite ont insisté pour me faire parler, je vais, pour la première fois, m'efforcer de prendre part à un débat sur le budget. J'ai écouté hier l'argumentation de l'honorable ministre des Douanes et d'après ce qu'il a dit, l'on serait porté à croire que le parti libéral en ce pays a mené à bonne fin à peu près tout ce qu'il avait promis de faire. Mais il y a une chose dont je suis absolument certain; c'est que, quoi qu'il ait pu faire, il n'a pas réussi à s'emparer du collège électoral d'Essex-nord, malgré tout l'appui que lui ont donné la force et le pouvoir du Gouvernement dans la dernière élection partielle. J'ai eu pour adversaire le ministre des Chemins de fer et des Canaux et le secrétaire d'Etat, deux représentants très estimables de la province de Québec, je les ai bien reçus et les ai admis à la plus grande partie de mes assemblées. Les électeurs du comté d'Essex-nord sont venus écouter ces honorables ministres. Bien que les gens d'Essex-nord soient très hospitaliers et très bienveillants; bien qu'ils soient venus en très grand nombre écouter ce que les honorables ministres avaient à dire, le lendemain ils sont retournés à leurs travaux ordinaires et il est évident qu'ils n'ont pas fait grand cas de ce que leur avaient dit les honorables ministres, et ils avaient une raison pour cela. Ils se sont rappelé que les honorables ministres, ou du moins ceux qui préconisaient le programme exposé par eux, étaient venus devant les électeurs du comté d'Essex-nord en 1881 et en 1892 et avaient parlé avec la même éloquence; mais ils se sont rappelé que les honorables ministres, ou leurs amis, avaient une politique différente à leur exposer en 1881 et en 1892. En conséquence, faut-il s'étonner que les intelligents électeurs du comté d'Essex-nord soient retournés à leurs travaux après la visite des honorables ministres sans s'occuper beaucoup de ce que ceux-ci leur avaient dit?

Une autre raion pour laquelle j'occupe la haute position de député d'Essex-nord, c'est que les libéraux ont violé cet article de leur programme dont le ministre des Douanes n'a pas parlé hier, c'est-à-dire la nomination des membres du Parlement à des positions lucratives et honorifiques. Sir William Mulock déclarait en cette Chambre que tout membre du Parlement qui acceptait du Gouvernement un poste de confiance, ou tout homme qui recherchait un poste de ce genre était une menace contre l'indépendance du Parlement, un agent corrupteur dans le Parlement et un parasite de l'administration. Il est intéressant de rechercher ce que sont devenus les représentants du peuple qui ont été envoyés en cette Chambre pour y représenter le comté que j'ai maintenant l'honneur de représen-

ter. En 1896, la politique du libre-échange a été prêchée à tous les carrefours, dans toutes les maisons d'école, sur tous les tréteaux de ce comté situé sur la frontière.

Le représentant du parti qui détient aujourd'hui les rênes du pouvoir dit aux intelligents électeurs en ma présence: "Chassez le Gouvernement du pouvoir, balayez ces fonctionnaires de la douane, car nous allons obtenir le libre-échange avec les Etats-Unis si vous nous donnez le pouvoir." Et dans la pleine mesure de leur force et de leur habileté, ces messieurs firent l'éducation des populations d'Essex-nord qui soupiraient après l'heure où elles pourraient avoir libre accès à la ville du Détroit, au point de vue des principes du libre-échange; et le lendemain matin du 3 juin, lorsque William McGregor fut chargé du mandat électif au Parlement, tellement le peuple se montra confiant, quelques citoyens de ce comté traversèrent la rivière Détroit et refusèrent réellement de payer le droit à la douane américaine, s'autorisant en cela des promesses qu'on leur avait faites. Et cependant, voilà que le ministre des Douanes, hier encore, affirmait devant cette Chambre et devant le pays que les libéraux n'ont jamais prêché le libre-échange, aux élections de 1896. J'ai pris cette affirmation pour une plaisanterie. C'est ainsi que les députés de la droite ont compris la chose et c'est ainsi que le peuple canadien l'entendra sans doute; car il n'y a pas, dans nos écoles, un seul élève de dix ans qui ne sache qu'un des articles du programme libéral portait que nous jouirions du libre-échange avec les Etats-Unis, à l'avènement des libéraux au pouvoir.

Revenons à ces serviteurs du peuple, chargés d'un mandat électif par le comté d'Essex-nord depuis 1896; car, je le déclare avec un légitime sentiment d'orgueil, je suis le seul député de la gauche qui ai eu l'honneur de représenter les électeurs de ce comté, depuis vingt-et-un ans.

William McGregor qui prêcha le libre-échange et obtint un mandat électif en préconisant ce système, en 1896 fut appelé, deux ou trois ans plus tard, par le Gouvernement, à un poste de haute confiance, au service des douanes, au port de Windsor. Un libre-échangiste! Vint ensuite un représentant des populations agricoles. Le Gouvernement n'en fit pas un fonctionnaire. Il s'agit de M. Cowan. Quant à savoir comment, libéraux et conservateurs du comté d'Essex-nord, nous ajoutâmes foi aux principes qu'il préconisait dans l'intérêt des cultivateurs relativement au drainage sur les terrains traversés par les voies ferrées, c'est là une question sur laquelle je reviendrai plus tard. Qu'est-il devenu, ce représentant du peuple? Sans commettre d'acte répréhensible, une des grandes corporations de chemins de fer du Canada lui a dit: "Nous avons besoin de vos services, M. Cowan; nous voulons que vous sacrifiiez les intérêts des nobles cultivateurs d'Essex-nord que vous représentez." M. Cowan mordit à l'appât et aujourd'hui il combat devant les tribunaux contre les intérêts des cultivateurs.

Je n'en dirai pas autant contre mon ami M. Sutherland. Il occupe un poste élevé dans la magistrature et, j'en conviens, il a toutes les aptitudes voulues pour remplir cette charge avec dignité; car c'est un gentleman qui possède tout mon respect. Seulement j'ajoute que sa nomination à ce poste n'est nullement la réalisation du système préconisé par les libéraux, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, à savoir: qu'il ne convient pas de confier des charges publiques aux membres du Parlement, vu qu'ils sont chargés ici de servir le peuple. C'est à la lumière de ces faits que les électeurs d'Essex-nord et de la ville de Windsor ont jugé bon d'aller chercher un cultivateur dans son champ de maïs pour lui confier leur mandat électif au Parlement.

Hier, le ministre des Douanes a voulu nous persuader que le parti conservateur ne saurait réclamer le moindre mérite dans la création de la prospérité dont jouit aujourd'hui le Canada; il aurait voulu nous faire croire que le grand parti politique qui a jeté les bases du Gouvernement dont nous jouissons aujourd'hui n'a rien fait pour le pays. Evidemment, le ministre s'est rendu coupable d'une grossière exagération. Je pourrais à bon droit poser la question: qu'a-t-il trouvé dans le Dominion du Canada, lorsqu'il est arrivé au pouvoir, en 1896? Partant du port de Montréal, vous trouveriez un double réseau de chemin de fer traversant la province de Québec, s'étendant au nord du lac Supérieur jusqu'à Winnipeg, et à travers la province du Manitoba jusqu'à Lethbridge; puis, dans la partie sud du Manitoba, les voies ferrées s'étaient tellement multipliées qu'en 1896, c'est à peine si le colon eût pu mettre pied sur une partie quelconque du sol canadien qui fût éloigné de plus de 15 à 16 milles des voies ferrées. Il y a plus. Il existait ce grand réseau de chemin de fer traversant les Rocheuses, la province de la Colombie-Anglaise jusqu'aux eaux du Pacifique, et circulant à travers le magnifique territoire ouvert à la colonisation par le gouvernement conservateur. Au cours de ces années antérieures à 1896, le ministre qui a porté la parole ici, hier, parcourait le pays et critiquait, à la tribune populaire, le Gouvernement créateur de ces magnifiques ouvrages. qui ont cimenté entre elles toutes les provinces du Canada. Qu'y a-t-il encore? Partant de Vancouver et Victoria, vous auriez pu voir une magnifique ligne de vapeurs desservant ces ports et la ville de Hong-Kong, en Chine. Cette grande ligne de communication fut ouverte par un gouvernement conservateur, en dépit de tous les

efforts du ministre des Douanes d'aujourd'hui et de ses amis pour l'en empêcher. Et ce gouvernement conservateur n'aurait absolument rien fait pour le pays dans lequel nous exerçons notre activité.

Que trouvez-vous encore? Une autre magnifique ligne de navigation allant de Saint-Jean et Halifax jusqu'à la République Argentine dans l'Amérique du Sud. Que trouvez-vous encore? Vous constaterez que l'indépendance de notre pays a été établie. Vous verrez les belles routes fluviales qui ont été ouvertes en 1896. Vous trouverez la splendide ligne de vapeurs descendant de l'Ouest, chargée des productions de cette immense région, à destination du port de Montréal en 1896. Quand je pense aux avantages dont nos adversaires ont profité, quand ils sont arrivés au pouvoir, aux connaissances, à l'expérience qui avaient été acquises par le parti conservateur durant les années qu'il a gouverné le pays, il me semble qu'un homme doit avoir beaucoup d'audace pour se lever dans la Chambre des communes et déclarer que le pays est ce qu'il est aujourd'hui par suite de la politique adoptée par le Gouvernement actuel. Permettez-moi de dire, monsieur l'Orateur, que je me garderai bien de m'attribuer le mérite de ce que d'autres hommes ont accompli, des hommes qui vivaient et qui étaient en pleine possession de leur force et de leur énergie quand mes honorables amis d'en face étaient des bébés qu'on portait sur les bras, politiquement parlant, des hommes pleins de force et d'énergie et dont les nobles faits et gestes ont transformé notre pays en ce qu'il est aujourd'hui.

Supposez que nous prenions comme exemple un simple laboureur du pays, un agriculteur ayant atteint une prospérité moyenne. Je ne rougis pas d'être moi-même un représentant de cette classe particulière, parce que je sais que je représente une des classes les plus importantes du pays. Supposez donc que nous prenions un laboureur qui a travaillé toute sa vie et qui, devenu peut-être physiquement incapable de travailler davantage sur sa terre, l'a cédée à son fils. Celui-ci reçoit la maison, il en peint la corniche, il place ici et là un pilier, il l'entoure d'une barrière et il dit ensuite au passant: Regardez ma belle maison; j'ai fait tout cela dans ces dernières années. Que dirait son père? Eh bien! monsieur l'Orateur, c'est exactement la situation dans laquelle se trouve aujourd'hui le parti libéral, lorsque quelques-uns de ses membres n'étaient pas nés au moment où ces hommes grands et nobles étaient à l'œuvre dans les premiers jours de la colonisation du Canada, dont ils ont fait le grand héritage des générations futures. Pourtant, d'après le ministre des Douanes, tout a été fait dans les derniers douze ans et neuf mois.

M. WILCOX.

Comme je prêtais une oreille attentive au discours de l'honorable ministre, j'étais porté à penser qu'il s'efforçait de croire ce qu'il disait. Mais son discours était entièrement celui d'un partisan politique. J'ai été persuadé qu'il avait été prononcé dans le but exprès d'être envoyé dans les circonscriptions électorales pour faire croire à quelque chose qui n'existe pas.

Je le déclare ici, de la place que j'occupe dans cette Chambre, tant que j'aurai l'avantage de représenter une circonscription pendant un temps long ou passager, je ne serai jamais prisonnier de mon allégeance politique pour placer mon parti au-dessus de mon pays et de la vérité.

S'il y a une situation que j'admire et que je serai heureux d'occuper c'est celle qui a été affirmée par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) le 29 mars dernier quand il a présenté à la Chambre la motion relative à la défense navale du pays, ainsi que la position prise sur cette question par le très honorable chef du Gouvernement et celle qui a été adoptée par l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden). C'est une grande question nationale, une question d'une importance publique que nous devrions étudier à son mérite sans avoir égard aux partis politiques. C'est la position qui a été prise alors. J'admire la conduite du chef de mon parti à ce propos. C'est exactement celle que je me proposais de suivre. J'ai été étonné quand, hier soir, l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff), en parlant de l'exposé budgétaire, déclarait que du côté où il siège il y avait complet accord sur la question, tandis que de notre côté nous étions désunis. Mais, monsieur l'Orateur, en présence de la position prise par le très honorable chef du Gouvernement lui-même, je déclare que nous sommes davantage en conformité avec la politique établie par les chefs de ce parti que ne l'est l'honorable député d'Assiniboïa lui-même.

Je ne crois pas qu'il soit humainement possible que 146 députés qui forment le parti gouvernemental puissent être unanimes sur une seule question à moins qu'ils ne soient guidés par la politique de parti. Ce n'est pas dans l'humaine nature de se conduire ainsi. Sur cette question d'une importance aussi considérable, nous, comme de vrais patriotes canadiens, nous exprimerons notre opinion d'après notre conscience sans nous inquiéter des considérations de parti.

L'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) a parlé pendant longtemps, hier, du tarif. Etant donné ce que j'avais lu autrefois des discours que l'honorable ministre a prononcés avant 1896 j'ai été très surpris et étonné des déclarations qu'il a faites. L'honorable ministre a parlé du ta-

rif. Dans les jours passés, il était monté aux tribunes populaires et avait déclamé contre les voleurs grands et petits et à propos des hautes cheminées qui avaient été construites par le tarif. Or il me semble qu'en examinant le tarif d'aujourd'hui on constatera que la moyenne des droits sur les marchandises entrant au pays, s'élève à 28.75 p. 100. La moyenne des droits en 1896 était d'environ 89/100e p. 100 la même qu'aujourd'hui. De sorte que le tarif en vigueur pendant les années antérieures à 1896 est exactement le même en principe que le tarif dont nous jouissons aujourd'hui.

Un DEPUTE: Sous un autre nom.

M. WILCOX: Oui, sous un autre nom. Je ne crains pas d'affirmer avec tous mes honorables collègues de la gauche—et pas un seul membre de la droite n'osera me contredire—qu'un gouvernement est absolument impuissant à réglementer les prix; tout ce qu'il peut faire c'est de modeler sa politique fiscale de telle sorte que, lorsqu'une vague de prospérité commerciale passe sur le monde entier, le Canada puisse en avoir sa part, et puisque notre tarif actuel est à peu près le même que celui que nous avions en 1896, nous avons là la preuve que le régime fiscal qui nous a valu une si grande prospérité est exactement celui qui était en vigueur avant l'avènement du Gouvernement actuel.

Il y a une chose que je tiens à faire remarquer relativement au droit sur le maïs. Deux ou trois des orateurs qui m'ont précédé ont traité ce sujet. Je regrette de n'être pas assez familiarisé avec la Chambre pour pouvoir les désigner par le nom de la circonscription qu'ils représentent. On a prétendu que le Gouvernement avait aboli les droits sur le maïs, dans l'intérêt des cultivateurs canadiens. Je représente Essex-nord. Dans Essex-sud, dans Kent, est et ouest, le maïs est le principal produit de ces circonscriptions électorales. Les cultivateurs de ces comtés disent que le maïs est le roi des céréales, parce que c'est celui qu'ils produisent en plus grande quantité.

L'abolition des droits sur le maïs n'a donc pas été un bienfait pour les cultivateurs de cette partie du pays, où la principale récolte est celle du maïs.

Bien que les cultivateurs d'Essex et de Kent produisent de grandes quantités de maïs, ils n'en produisent pas suffisamment pour la consommation du pays. Bien que nous ayons à nous plaindre de la concurrence des Etats-Unis, il existe, dans cette industrie, un état de choses, tout à fait intolérable. Pour le transport du maïs on a établi des prix de transport différentiels tout à l'avantage des producteurs américains et au détriment des producteurs d'Essex. A l'heure présente je suis obligé de payer 17 cents par 100 livres, pour expédier du maïs aux commerçants de l'est d'Ontario, pendant qu'on peut le faire venir de Chicago pour à peu près le même prix; je crois même que de Détroit à Ottawa, le prix est de 13 cents par 100 livres. Un de mes collègues m'informe que le transport de Chicago, coûte 12 cents ½. Tout dernièrement nous avons dû payer 17 cents.

Je n'accuse pas le Gouvernement; je lui signale un fait, et si nous devons subir la concurrence américaine sans aucune protection, il n'est pas juste qu'on nous impose, en plus, des prix de transports différentiels, car nous sommes des producteurs au même titre que les manufacturiers, nous produisons la matière première; nous produisons ce qui est plus important que les produits industriels, les denrées alimentaires.

Permettez-moi de demander, en passant, que s'il est de bonne politique d'admettre le maïs américain en franchise, il ne serait pas également de bonne politique d'abolir les droits sur les bineuses mécaniques, afin que nous puissions nous en procurer à de meilleures conditions pour cultiver notre maïs? Des bineuses libres pour du maïs libre.

Grâce à l'abolition du droit sur le maïs et à cette injuste préférence accordée à nos voisins, dans les prix de transport, les producteurs de maïs des états de l'Ouest trouvent au Canada un marché plus avantageux que les cultivateurs de Kent et d'Essex qui font une spécialité de la culture du maïs.

Parce que nos honorables adversaires prétendent que nous voulons élever le mur de la protection jusqu'aux nues, cela ne rend pas la chose plus vraie. Je ne crois, pour ma part, que ce soit l'intention du parti conservateur, mais à titre de cultivateur du comté d'Essex qui produit du foin, des chevaux, des animaux, je trouve injuste d'avoir à payer sur les produits que je vends aux Etats-Unis un droit plus élevé que celui que paie le cultivateur américain qui vient vendre ses produits au Canada. Le cultivateur américain peut vendre du foin au Canada en payant un droit de $2 par tonne et si je vends du foin aux Etats-Unis, il me faut payer un droit de $4 par tonne.

Je dis que cela ne devrait pas être. J'ai indiqué au Gouvernement le moyen de faire disparaître cette inégalité, et si j'en juge par l'expression que je vois en ce moment sur la figure de l'honorable ministre des Travaux publics, je crois qu'il est disposé à la faire cesser.

Les droits sur les œufs nous offrent un autre exemple de cet état de choses dont nous avons à nous plaindre. Pendant que je paie 6 cents par douzaine pour vendre mes œufs aux Etats-Unis, le cultivateur ne paie que 3 cents par douzaine, pour vendre les siens au Canada. Tout en étant producteur, je suis aussi un consommateur, sous d'autres rapports, mais comme pro

ducteur engagé dans la principale industrie du pays, j'ai autant de droit d'être protégé que le manufacturier.

Les cultivateurs qui forment une classe si importante de la population de ce pays, paient beaucoup d'impôts. Ils sont les ouvriers du sol d'où vient la matière première sans laquelle toutes les autres industries n'existeraient pas et on a dit d'eux, durant la crise financière de ces dernières années que, grâce à leur travail, à leurs méthodes perfectionnées, à leurs connaissances pratiques, ils ont fait produire à la terre des millions de dollars de plus que l'année précédente. Ces produits vendus sur les marchés étrangers, ont ramené la stabilité financière et l'abondance, et nous avons le ferme espoir que cette ère de prespérité sera durable.

Voilà la classe que je représente ici. Et en représentant la classe agricole, je travaille dans l'intérêt du marchand, de l'avocat, de l'ouvrier, de toutes les classes, parce que l'agriculture est l'industrie fondamentale du pays.

Je regrette que nous ne comptions pas un plus grand nombre de cultivateurs en cette Chambre, mais je crois fermement que le temps n'est pas éloigné où la classe agricole du Canada pourra parler avec plus d'autorité dans tout ce qui intéresse les affaires de notre pays. Nous sommes le peuple; c'est nous qui supportons en grande partie le fardeau des impôts qu'on exige au Canada. Qu'avons-nous à payer? Nous commençons au bas de l'échelle, alors que nous sommes obligés d'acquitter nos taxes de township, nos taxes d'écoles, celles qu'on impose sur ce dont nous avons besoin pour drainer notre sol, sans parler de la taxe perçue par le conseil de comté. Puis le gouvernement provincial intervient pour exiger un autre impôt de nous tous, cultivateurs. Il y a plus, car le gouvernement fédéral se met de la partie pour réclamer de nous la grosse part des $130,000,000 dont il a besoin pour administrer les affaires du pays, bien que nos adversaires aient dit qu'ils diminueraient les dépenses, alors que ces dernières ne s'élevaient qu'à $41,000,000.

L'honorable représentant de Peterborough et l'un de ses collègues de la gauche ont fait allusion à la commission des chemins de fer. C'est une des plus grandes institutions établies au Canada dans l'intérêt du peuple. Je ne veux pas laisser entendre que le Gouvernement doit être félicité de ce qu'il a établi cette commission; j'estime que c'est le Parlement qui doit retirer tout le crédit qui découle de cette innovation. Si, en ma qualité de représentant du peuple et de membre du parti libéral-conservateur, je me lève ici pour appuyer une mesure bonne, à mon sens, j'ai autant droit de m'attribuer le mérite

M. WILCOX.

de l'adoption de cette mesure que si j'étais partisan du Gouvernement.

Supposons que dans cette grande et importante question qui nous est maintenant soumise, le projet de loi relatif à la marine, nous soyons appelés à nous prononcer sur le principe émis par l'honorable leader de l'opposition (M. R. L. Borden)—celui d'étudier cette question en ignorant toute considération de parti—et le très honorable premier ministre, et j'ose croire que si l'on adopte honnêtement et consciencieusement ce principe-là, on trouvera des deux côtés de la Chambre des hommes qui se prononceront en faveur ou contre ce projet, et si l'on oublie l'allégeance à un parti politique, toute la Chambre ne devrait-elle pas retirer le bénéfice de cette attitude? Qu'on me permette de dire que j'approuve la position prise sous ce rapport par les chefs des deux partis politiques. Mais cela n'a rien à faire à l'argumentation que je veux soumettre. On devrait, pour le plus grand bien de toute la communauté, modifier les lois relatives au drainage sous les voies ferrées. Bien que je sois, et tel que je l'ai dit, un représentant de la classe agricole, je ne suis pas de ces hommes qui sont toujours prêts à imposer un lourd fardeau aux compagnies de chemins de fer. Je comprends parfaitement la nécessité de ces dernières et qu'il faille protéger leurs intérêts ici tout aussi bien que dans les différents comités, pour protéger les intérêts de ces compagnies en tant que le demandent la justice et la raison. Mais nos statuts contiennent une disposition inutile quand il s'agit de protéger les compagnies de chemins de fer et dont la mise en vigueur est tout à fait contraire aux intérêts de la classe agricole. Je pourrais mentionner force détails, mais qu'on me permette d'en citer un en particulier.

Dans l'Ontario, nous égouttons notre sol, suivant les dispositions de la loi spéciale de drainage de cette province, ou suivant la loi relative aux fossés et aux cours d'eau, ou suivant l'effort d'un chacun. La population intéressée se trouve soumise à la loi relative aux fossés et aux cours d'eau, et non pas aux caprices des conseils de chaque municipalité. Voici comment fonctionne ce système: supposons le cas de quatre ou de cinq cultivateurs dont les terres longent immédiatement une voie ferrée qui peut réclamer un droit de passage. Cette compagnie a construit un terrassement considérable qui empêche l'écoulement naturel des eaux, et il est absolument nécessaire, si l'on veut cultiver ces terrains, d'égoutter ces derniers par une tranchée dans cette voie. D'après la formule 9, si je ne me trompe, de la loi relative aux tranchées et aux cours d'eau, il nous faudra informer toutes les parties

intéressées, y compris la compagnie du chemin de fer, qu'il est nécessaire de construire un canal d'égoût à tel ou tel endroit. La loi est juste et équitable. Mais allons un peu plus loin. Après qu'un ingénieur compétent, nommé suivant les dispositions de cette loi relative aux tranchées et aux cours d'eau, a décidé quelle sera la rémunération qu'on devra accorder si quelqu'un des propriétaires intéressés n'est pas satisfait de cette rémunération, il a le droit d'en appeler à un juge de la cour de comté dont la décision est finale.

Mais si c'est la compagnie qui est mécontente, à qui en appellera-t-elle? Aux juges de la cour de comté? Non, monsieur l'Orateur, elle s'adressera à la commission des chemins de fer du Dominion. Dans les cas ordinaires qui peuvent se présenter, la dépense encourue pour assigner ce cultivateur à la commission des chemins de fer est deux fois plus considérable que le coût que lui aurait occasionné l'exécution du travail. M'est avis qu'on devrait s'adresser à un juge de la cour de comté dans ces appels-là, comme on le fait dans le cas d'un cultivateur, car je ne puis reconnaître qu'une corporation jouisse de droits ou de privilèges plus étendus qu'un simple propriétaire.

Il y a plus: la construction des lignes téléphoniques locales intéresse grandement la population des districts ruraux, surtout dans l'ouest de l'Ontario où elle revêt aujourd'hui une importance plus accentuée que celle que ne soulève aucune autre question. La loi des chemins de fer du Dominion relative au téléphone, adoptée en 1908, contient une disposition relative aux chemins de fer, qui nous empêche réellement de faire passer nos fossés au-dessous d'une voie ferrée, disposition tout à fait inutile, puisque, sans elle, on peut protéger aisément l'intérêt des compagnies de chemins de fer.

J'ai surveillé la construction d'au moins cent milles de lignes téléphoniques rurales dans le comté d'Essex. Il nous en coûte $20 pour traverser le chemin réservé à une compagnie de chemin de fer. Mais alors, bien que nous soyons les cultivateurs et contribuables de cette région, ceux qui ont fait le pays ce qu'il est, par la construction de chemins et autres moyens de développement, des représentants de compagnies de chemins de fer de Détroit, New-York, Boston ou autres localités, viennent nous demander de quel droit nous faisons cet ouvrage sans y avoir été autorisés par la commission des chemins de fer. La loi exige cette autorisation. Suivant moi, cette disposition de la loi est parfaitement inutile. Je n'hésiterais pas à dire que la loi devrait rester telle qu'elle est, si l'intérêt des compagnies de chemins de fer l'exigeait dans une mesure raisonnable, mais ce n'est pas nécessaire.

La loi exige que nous fassions faire quatre plans: un pour nous-mêmes, deux pour la commission des chemins de fer, un qui doit être signifié à la compagnie de chemins de fer, moyennant $20. Nous devons nous adresser à la commission des chemins de fer, par l'entremise d'un avocat, pour obtenir la permission de faire passer nos fils à travers le chemin réservé à la compagnie. Dans la plupart des cas l'accomplissement des formalités préliminaires coûte de $50 à $75, quand environ $15 ou $25 devraient suffire. La loi des chemins de fer elle-même devrait contenir une disposition permettant aux compagnies d'étendre leurs fils à travers le chemin réservé à une compagnie de chemins de fer suivant certaines conditions qui seraient fixées par la commission des chemins de fer. Que la commission établisse telles conditions et qu'elle accorde aux municipalités le droit d'étendre des fils à travers le chemin de fer d'après ces conditions, et les fonctionnaires des compagnies de chemins de fer verront à ce que l'ouvrage se fasse conformément aux ordres de la commission.

J'avais l'intention de faire quelques remarques au sujet de la taxation, mais, cette question ayant été discutée à fond, je ne retiendrai pas plus longtemps l'attention de la Chambre. Avant de reprendre mon siège, je désire remercier les honorables députés de la bienveillante attention qu'ils m'ont accordée à l'occasion de ce premier discours que j'ai eu l'honneur de prononcer dans cette enceinte.

M. S. W. LOGGIE (Northumberland) (N.-B.): L'honorable député d'Essex-nord (M. Wilcox) qui vient d'adresser la parole, a dit qu'il était le membre cadet de cette Chambre. Certains points de son discours devraient lui mériter ce nom. D'abord, il a prétendu que le libre-échange avait été prôné du haut de toutes les tribunes par le ministre des Douanes, et, en outre, que le cri de guerre du parti libéral était celui-ci: "Dehors les canailles". Si l'honorable député était ici présent hier après-midi et s'il a entendu le ministre des Douanes énoncer le programme du parti libéral, il n'a pas droit de parler comme il l'a fait. J'ai eu le privilège et le plaisir d'assister à la convention libérale de 1893. Ce qui m'a surtout frappé, le principe qui m'a paru le plus clairement énoncé, c'est que la politique du parti libéral avait pour objet la création d'un tarif de revenu et d'un tarif imposant des droits aussi légers que possible sur les choses nécessaires à la vie et destinées à l'usage de l'ouvrier et de sa famille. Parlant de sa propre élection l'honorable député a dit que les cultivateurs de son comté n'avaient prêté aucune attention aux discours des orateurs ministériels,

et s'étaient contentés d'éplucher leur blé-d'Inde. Je suis bien certain que c'est ce qu'ils ont fait, autrement l'honorable député ne serait pas ici. Mais il me semble que l'épluchage l'a absorbé lui-même cet après-midi, car, en cherchant à démontrer que nous avons conservé le tarif de protection du parti conservateur il s'est tout à coup imaginé de dire que nous avions aboli le droit relatif au blé-d'Inde destiné à l'usage des masses. C'était une affirmation contredite par une autre. Le point défectueux de la politique de protection de nos prédécesseurs consistait, à nos yeux, dans la protection des classes. Aujourd'hui les masses font usage de blé-d'Inde. On en fait usage dans les régions voisines de la mer, régions où il n'est pas cultivé. Est-il juste qu'une denrée comme celle-là soit frappée d'un droit dans l'intérêt des cultivateurs d'une localité particulière? Il me semble que l'honorable député n'est pas logique. Je lui rappellerai qu'il a omis de dire que le parti conservateur avait permis l'entrée en franchise du blé-d'Inde pour des fins de distillation, mais que les cultivateurs devaient payer les droits.

Son argument me paraît très favorable à la politique du parti libéral qui a modifié notre tarif et en a fait un tarif à base de revenu plutôt qu'à base de protection.

L'honorable député a parlé des postes de confiance accordés par le Gouvernement actuel à des membres du Parlement, et, à ce sujet, il a cité le nom d'un homme qui fut député il y a plusieurs années et est maintenant avocat du Grand-Tronc-Pacifique. Je n'ai pas très bien saisi ce qu'il a voulu dire à ce propos. Il me semble que si le Grand-Tronc voyait en M. Cowan un bon employé, il avait droit de l'engager et que le Gouvernement actuel ne saurait en être blâmé. Si M. Cowan était un homme capable, le Grand-Tronc avait droit de chercher à le prendre à son emploi.

L'honorable député demande ce que le ministre des Finances a trouvé en prenant possession de son ministère. En prenant la direction de son ministère l'honorable ministre a trouvé que, pendant les trois années précédentes, il n'y avait pas assez d'argent dans le Trésor pour payer les dépenses courantes ordinaires; qu'au cours des cinq dernières années le parti conservateur avait ajouté à la dette publique $21,000,000 et dépensé seulement $16,000,000 imputables sur le capital; que la balance, $5,000,000, avait été empruntée sur les marchés monétaires pour payer les dépenses courantes ordinaires. Voilà ce qu'a trouvé l'honorable ministre en prenant charge de son ministère en 1896. Les comptes publics démontrent que presque chaque année du régime conservateur on a emprunté plus d'argent qu'on en a dépensé à compte du capital.

L'honorable député a aussi affirmé que chaque pied de terrain, dans l'Ouest, avait été ouvert à la colonisation par le parti conservateur.

Cette affirmation comporte une exagération telle qu'il n'est guère besoin d'y répondre, surtout si l'on considère le développement qui s'est opéré dans l'Ouest depuis douze ans et un trimestre. Où était, avant ce temps-là, la population qui habite l'Ouest aujourd'hui? Pense-t-il avoir contribué à l'y amener? Oui, certes, c'est la politique du parti conservateur, jusqu'à 1896, qui l'y a toute amenée. L'honorable député parle des grandes lignes de steamers. Quand se sont-elles établies? N'ont-elles pas reçu de l'aide du Gouvernement actuel? Comment des steamers comme ceux de la ligne Allan, qui se rendent maintenant jusqu'à Montréal, auraient-ils pu remonter le Saint-Laurent il y a de cela douze ans et un trimestre, si le pays n'avait pas eu assez de revenus pour creuser le chenal de ce fleuve? On le sait, le chenal du Saint-Laurent a été dragué et approfondi de façon à permettre à des steamers de cette classe d'atteindre la grande métropole commerciale de ce pays. Cependant, l'honorable député ose nous dire que l'établissement de ces superbes lignes de steamers est dû à l'administration du parti conservateur jusqu'à 1896. J'aurai, plus tard, l'occasion d'analyser les dépenses provenant de l'exécution de travaux publics importants, comme le creusage de nos voies fluviales, et de vous faire voir quelle faible proportion des deniers publics on avait à consacrer à cette fin, sous le règne du parti libéral-conservateur, quand, selon que je vous l'ai dit, la dépense de chaque dollar à compte du capital était accompagnée d'un emprunt et qu'il ne restait pas assez d'argent pour faire face aux dépenses courantes ordinaires. Quels actionnaires seraient satisfaits de leurs administrateurs si ces derniers venaient leur dire qu'au cours des trois années précédentes ils n'ont pu réussir à former un revenu suffisant pour solder les frais d'exploitation et ont dû recourir aux emprunts pour convrir les dépenses courantes ordinaires? Un fonctionnaire serait-il bien aise de se voir obligé d'avouer que l'acquisition d'une nouvelle chaudière doit être imputable sur le capital? Telle fut exactement la situation durant les cinq dernières années du régime conservateur.

L'honorable député a dit que quelqu'un avait osé affirmer que ce pays doit au parti libéral d'être ce qu'il est aujourd'hui. J'ignore si l'on a fait pareille affirmation, mais à en juger par le discours de l'honorable député, il faudrait attribuer ce résultat à l'administration du parti conservateur. A mon sens, il faudrait se rappeler que la Providence n'a pas contribué dans une très large mesure à la prospérité du pays, mais que le navire de l'Etat, doit à la grande sagesse de son capitaine d'avoir évité les récifs, et qu'une époque de

prospérité offre plus de danger que toute autre. Il y a une couple d'années on apercevait dans l'Ouest un signal de danger à l'horizon. La population s'alarmait de l'émigration considérable des Asiatiques. Mais le sage capitaine qui dirigeait le navire conseilla la patience et la prudence: "Les intérêts de la Colombie-Anglaise seraient sauvegardés"; mais surtout notre vénéré chef se montra fidèle au drapeau britannique et dit: "Les droits reconnus par les traités doivent être absolument respectés". Il me semble que c'était l'acte d'un homme d'Etat sage et pratique.

L'honorable député a comparé le Gouvernement à un jeune cultivateur qui, ayant hérité de la terre paternelle, irait peindre la corniche de la maison et s'écrierait: "Voyez donc quelle belle maison"! L'honorable député a voulu dire par là que le parti libéral a pris possession de la belle maison du parti conservateur; qu'il a peint les corniches et qu'il dit maintenant au peuple: "Voyez donc ma belle demeure"! tandis que c'est le père, c'est-à-dire le parti conservateur, qui l'a construite.

Monsieur l'Orateur, quand on songe aux dépenses effectuées par ce pays durant douze ans et un trimestre, quand on songe aux travaux publics, grands et petits, qui ont été exécutés; quand on songe au développement considérable du commerce, à l'augmentation des exportations et des importations, on se demande avec étonnement si une affirmation comme celle-là peut bien être faite par un homme sensé.

L'honorable député s'est encore permis de déclarer que le ministre des Douanes ne croyait pas ce qu'il disait, hier, quand il a adressé la parole à la Chambre. L'honorable député peut fort bien parler de la sorte, mais cela ne prouve rien. J'ignore sur quoi il s'est appuyé pour dire ce qu'il a dit; je me contente de le nier. Je prétends que le ministre des Douanes a fait preuve d'honnêteté. Il a lu toutes les résolutions adoptées par le grand parti libéral. Le ministre des Douanes a été franc, il a dit toute la vérité.

Cependant, l'honorable député a l'audace de dire, sur le parquet de cette Chambre, que l'honorable ministre des Douanes ne croyait pas à la déclaration qu'il faisait. Si l'honorable ministre était présent, il pourrait, à bon droit, demander à l'honorable député de se rétracter, et je suis certain que l'honorable député consentirait, pourvu que l'honorable ministre fût bon garçon à l'avenir.

L'honorable député a aussi parlé de la marine. A ce sujet, je suis d'accord avec lui sur bien des points. Nous devrions traiter la question de la marine comme une grande question nationale et en faire, autant que possible, une question étrangère à la politique de parti. Il faut féliciter le pays de l'unanimité d'opinion qui s'est manifestée dans cette Chambre, l'année dernière, quand il s'est agi d'adopter un projet de résolution concernant la marine. L'honorable chef de l'opposition, que nous respectons tous, a lui-même appuyé le projet. Plaise à Dieu qu'il réussisse à inspirer à ses partisans le même sentiment de loyauté et de fidélité au drapeau britannique. Unissons-nous de tout cœur pour mener à bonne fin cette grande entreprise nationale. L'honorable ministre des Finances a dit, dans son exposé budgétaire, que le Canada traverse une ère de développement. Il aurait tout aussi bien pu dire que ce qui se passe aujourd'hui fera époque dans l'histoire du Canada. Décider de construire une flotte et d'en avoir le contrôle en temps de paix, c'est, à mes yeux, un événement national, c'est faire surgir une époque dans l'histoire de cette jeune nation.

L'honorable député a fait allusion à un passage du discours de l'honorable ministre des Douanes en disant que le tarif est aussi élevé que le ciel. S'il en était ainsi il nous faudrait avoir recours à la taxe directe. Mais ni l'un ni l'autre parti ne se le proposent et, par conséquent, les remarques de l'honorable député à ce sujet étaient inutiles. Il a dit, sans le croire, je suppose—comme ferait l'honorable ministre des Douanes, à l'entendre—il a dit qu'il était injuste de permettre aux Américains d'importer du foin au Canada à raison de $2 de droits par tonne, tandis que le gouvernement américain impose $4 de droits sur chaque tonne de foin canadien expédié aux Etats-Unis. Si étrange que paraisse cette doctrine, elle signifie que le Canadien paye les droits imposés par le tarif américain et que l'Américain paie les droits imposés par le tarif canadien. J'ai toujours compris qu'il en était tout autrement; que le Canadien payait les droits imposés par son propre gouvernement et que l'Américain payait ceux qui étaient imposés par le congrès des Etats-Unis. Mais l'honorable député renverse ce principe. S'il a raison, je ne vois pas qu'il y ait lieu d'imposer des droits. Connaissant, comme je le connais, le sujet dont je parle, je dis qu'il peut y avoir un cas sur cent où le droit se prélève sur la marchandise exportée. Dans toutes les transactions ordinaires, les droits sont payés par l'importateur et le consommateur. Je trouve donc que l'argument de l'honorable député est étranger au sujet en discussion, excepté dans ce sens qu'il tend à faire élever le droit à $4 comme mesure de protection pour le cultivateur à l'avenir. Je crois que l'honorable député ressemble à tous les autres manufacturiers et qu'il voudrait faire frapper les denrées de droits exorbitants, aux dépens du public. Il ajoute que les cultivateurs ont tout autant droit que les manufacturiers d'être protégés. A l'entendre on dirait que les cultivateurs ne sont

pas du tout protégés. L'honorable député devrait pourtant savoir qu'ils le sont dans une très large mesure. S'il s'était trouvé ici l'an dernier il se souviendrait que l'honorable député de Frontenac a demandé une augmentation de droits sur la viande de porc et qu'on lui a répondu qu'il y avait actuellement un droit de deux cents par livre sur ces produits. Ainsi les cultivateurs qui élèvent des porcs sont certainement protégés. J'ai déjà eu occasion de le dire, c'est peut-être le seul article au sujet duquel le gouvernement actuel a maintenu le système de protection, les droits relatifs à cet article n'ayant pas été changés.

M. EDWARDS: Vous dites qu'il y a un droit de deux cents sur le bacon importé.

M. LOGGIE: Oui.

M. EDWARDS: Et que le cultivateur est protégé?

M. LOGGIE: Oui.

M. EDWARDS: Contre qui est-il protégé par ce droit de deux cents?

M. LOGGIE: Il est protégé en obtenant, pour son bacon, un meilleur prix qu'il n'aurait obtenu sans cela.

M. EDWARDS: Mais le tarif américain est de cinq cents par livre sur le bacon canadien importé aux Etats-Unis.

M. LOGGIE: Cela est étranger, absolument étranger à mon argument. Sans le droit, un baril de viande de porc coûterait $4 de moins, rendu à Montréal, et le consommateur aurait cela de moins à payer. Aujourd'hui le cultivateur obtient, par livre, deux cents de plus que si le droit n'existait pas.

Une VOIX: Et l'artisan paie.

M. LOGGIE: Et l'artisan—et le consommateur—paient naturellement. Il me semble que c'est la conclusion logique. Si l'honorable député ne comprend pas cela, je ne puis rien expliquer.

(Sur motion de M. Loggie, la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

La séance est levée à six heures.

M. LOGGIE.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 20 janvier 1910.

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

1re LECTURE

De trois projets de loi:

Le 1er (bill n° 106), déposé par M. Nesbitt, concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Nord d'Ontario;

Le 2e (bill n° 107), déposé par M. Gladu, tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer d'Ottawa à l'Est de Montréal;

Le 3e (bill n° 108), déposé par M. Conmee, tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer radial de la rivière à la Pluie.

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI ELECTORALE.

M. CONMEE demande à déposer un projet de loi (n° 109) tendant à modifier la loi électorale.

—Ce bill a été présenté l'an dernier et à ce moment je l'ai longuement expliqué. Il a pour but d'accorder aux employés de chemin de fer le droit de voter, bien qu'ils puissent ne pas se trouver, le jour de l'élection, dans leur circonscription respective de vote.

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

QUESTIONS.

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Quelle est la longueur, en milles, des diverses divisions du réseau télégraphique de l'Etat et le coût de chaque division en ce qui concerne: a) la construction; b) l'entretien; c) le salaire des opérateurs, et quelles ont été les recettes, pour chaque division, pendant la dernière année fiscale?

2. Quel a été le coût total de la construction du réseau télégraphique du Yukon, quelles en ont été les recettes au cours de chaque année d'exploitation, et quel a été le coût de l'entretien et des salaires, respectivement, chaque année?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1.

Division.	Construction en 1908-9.	Lignes en exploitation à la date du 31 mars 1909.			Recettes et entretien, 1908-9.			
		Lignes terrestres.	Câbles.	Total.	Recettes.	Salaires.	Réparations et divers.	Total.
	$ c.	Milles	Milles	Milles	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	5,967 11	638¼	30	668¼	3,324 92	10,523 85	4,720 22	15,244 07
Nouveau-Brunswick		76¼	11	87¼	1,094 37	1,595 38	1,387 35	2,982 73
Québec	7,779 77	1,965	198½	2,163½	11,165 80	31,965 01	26,700 11	58,665 12
Tyrian nav. pose-cable						16,760 71	29,862 50	46,623 21
Lignes du golfe, éventualités							14,303 78	14,303 78
Ontario (Pelee Island)		25½	17¼	42¾	247 45	161 77	1,194 33	1,356 10
Nord-Ouest	18,714 79	1,009½		1,009½	5,805 21	21,382 65	10,594 56	31,977 21
Colombie-Anglaise	34,671 76	957¼	10¼	967½	14,732 46	21,855 64	23,188 21	45,043 85
Yukon	2,344 37	2,542½		2,542½	76,805 13	117,618 80	97,391 25	215,010 05
Services généraux du télégraphe, impressions, etc.							3,639 06	3,639 06
Total	69,477 80	7,214¼	267	7,481¼	113,175 34	221,863 81	212,981 37	434,845 18

Add.—Terre-Neuve (Ligne de Port-au-Basque-Cape Ray)—14 milles exploités par l'Anglo-American Co. pour le Gouvernement.

2.

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU YUKON.

Année.	Construction.	Entretien.	Salaires.	Revenu.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1899	157,209 54			
1900	223,044 77	5,213 15	10,426 28	33,716 88
1901	259,837 82	9,131 83	18,263 66	108,272 13
1902	221,897 14	15,689 90	125,280 12	97,158 90
1903	25,139 39	156,808 28	124,800 00	114,083 36
1904	1,039 37	82,730 38	116,495 76	126,991 27
1905		112,556 05	116,795 00	115,876 18
1906		90,008 56	116,500 00	77,453 81
1907 (9 mois)		82,391 52	87,371 82	64,979 87
1908 (prolongation à Prince-Rupert)	4,545 33			
Hootalinqua à Livingstone	3,407 22	78,497 08	118,500 00	80,440 96
1909		97,391 25	117,618 80	76,805 13
Totaux	896,120 58	730,417 90	952,051 44	895,778 49

ECLUSES DANS L'ONTARIO.

M. ARTHURS demande:

Le Gouvernement se propose-t-il de prendre à sa charge les écluses et autres améliorations construites sur les cours d'eau navigables dans l'Ontario, par le gouvernement provincial? S'il doit en être ainsi, quand la chose sera-t-elle faite?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): En février 1906, le Gouvernement a enlevé au gouvernement d'Ontario un certain nombre de barrages aux sources du canal de la Trent, ainsi que plusieurs écluses et ponts sur la ligne de navigation du canal de la Trent, en vue de régulariser le cours de l'eau dans ce canal et aussi afin de pouvoir mieux y gouverner la navigation et en voici la liste:

Ecluse et trois ponts tournants à Lindsay; écluse et pont tournant à Young's-Point; écluse à Balsam-River, ainsi que tous les petits ouvrages nécessaires à l'entretien et à la manœuvre de cette écluse; des barrages dans les eaux de la rivière Gull, à savoir: les lacs Balsam, Horseshoe, Hawk, Paint, Hall, Keneese, Redstone, Eagle, Moose, Haliburton et Percy.

Sur la rivière Brûlé: les lacs Kocklong, Drag, Loon, Big Bear, Otter, Grace, Farquhar.

Sur le ruisseau Nogis: le lac Swamp.

Sur le ruisseau Mississauga: les lacs Gull et Eagle.

Quelques autres barrages de moindre importance, dont le département n'a pas un besoin immédiat pour le système projeté de réservoirs, mais qui sont actuellement utilisés pour la flottaison du bois. Le Gouvernement fédéral n'est pas obligé d'entretenir ces barrages, excepté pour la flottaison du bois.

Le Gouvernement n'a pas encore étudié la question de prendre à sa charge d'autres travaux.

LES DEBORDEMENTS DU LAC SCUGOG.

M. THORNTON demande:

1. Le gouvernement fédéral a-t-il la propriété ou le contrôle des terres qui entourent ou avoisinent le lac Scugog, province d'Ontario, et qui sont submergées à l'époque des hautes eaux par suite de la digue du Gouvernement à Lindsay?

2. Ces terres sont-elles réclamées par les propriétaires du voisinage, ou leur est-il possible d'en faire l'acquisition en tenant compte des dommages causées par le débordement des eaux?

3. Ou bien ces terres sont-elles considérées comme propriété commune sur laquelle chaque citoyen a un droit égal?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Non.

2. Le département des Chemins de fer et des Canaux ignore par qui ces terres sont réclamées, ainsi que les conditions auxquelles elles pourraient être achetées.

3. Répondu sous le n° 2.

EDIFICE DE L'IMMIGRATION A VICTORIA.

M. BARNARD demande:

Combien d'immigrants ont fait usage de l'édifice de l'immigration à Victoria depuis son achèvement, et quelle est la nationalité des immigrants?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Immigrants européens, venus des Etats-Unis, 197; de l'Australie, 9; Japonais, 27; Chinois, 147; Chinois retenus dans l'édifice, pour les fins de la douane, 57; l'édifice a aussi servi à l'enregistrement de 1,382 Chinois quittant le pays.

LE NAVIRE " WILLIAM-JOLLIFFE ".

M. BARNARD demande:

1. Quand le bateau à vapeur " William-Joliffe " est-il entré au service du département de la Marine et des Pêcheries?

2. Pour quelle période de temps est-il nolisé?

3. A combien par jour est-il payé, et cette somme comprend-elle les gages, le combustible, les provisions, etc.?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. Il a été mis en commission la première fois, le 2 septembre 1907.

2. Il a été mis en commission un mois chaque année, puis jour par jour.

3. $150 par jour, tout compris

LES VETERANS DE 1866-67.

M. SHARPE demande.

Le Gouvernement a-t-il pris une décision au sujet d'un octroi de terres aux vétérans de 1866-67? Dans la négative, quand les vétérans peuvent-ils s'attendre à une décision à ce sujet?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Le Gouvernement n'a encore pris aucune décision, mais cela ne tardera pas.

LE BUREAU DE POSTE DE CENTRAL PARK A NEW-WESTMINSTER.

M. J. TAYLOR demande:

1. Quelle réponse, s'il en est, a été donnée par le ministre des Postes aux communications reçues des personnes résidant à Central-Park au sujet de la fermeture du bureau de poste à cet endroit?

2. Le département a-t-il quelque renseignement tendant à établir que les opérations à ce bureau avaient diminué, ou que l'utilité de ce bureau n'était pas appréciée par un nombre suffisant de personnes pour en légitimer le maintien?

3. Quand ce bureau avait-il été établi, quand a-t-il été fermé et après l'avis de quelle personne les fonctionnaires du département des Postes ont-ils cru devoir l'abolir?

4. Lors de la fermeture de ce bureau, combien de personnes, approximativement, y recevaient leur courrier? Et quelle distance moyenne ont-elles à parcourir pour recevoir leur courrier aux bureaux de poste les plus rapprochés qui ont été maintenus?

5. Peu de temps avant la fermeture de ce bureau, le département avait-il reçu une requête portant de nombreuses signatures, et demandant la distribution gratuite à Central-Park? Dans l'affirmative, quelles raisons y ont été données pour démontrer l'importance de ce territoire comme quartier d'habitation?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. Le bureau de poste de Central-Park n'a pas été fermé. On a représenté au département qu'en le changeant d'endroit et en ouvrant un bureau de poste à Collingwood-est, la majorité des intéressés aurait un meilleur service; après une enquête officielle qui confirma ces prétentions, les changements ont été faits. Les communications qui ont été adressées au département à ce sujet ont reçu des érponses conformes aux faits.

2. Ainsi qu'il est dit dans la réponse à la 1re question, le bureau de poste n'a pas

été fermé, mais transporté à un endroit où il pouvait rendre plus de services. Les recettes du bureau n'ont pas diminué.

3. Ce bureau de poste a été ouvert le 1er avril 1896, et a été transporté à l'endroit où il est maintenant, le 1er août 1909, après une enquête officielle qui confirma les représentations faites par les habitants de la localité.

4. Le département n'a pas de renseignements exacts quant au nombre de personnes que deservait le bureau, à son ancien emplacement. Le bureau actuel est à environ trois quarts de mille de l'ancien emplacement et à environ un mille et trois quarts du bureau de poste de Collingwood.

5. Une requête demandant la distribution gratuite sur le territoire de Central-Park a été reçue au département, le 2 janvier 1909, mais comme ce service n'est accordé que dans les localités dont la population est d'au moins 12,000, et dont la recette postale atteint $20,000, et vu que Central-Park ne remplissait pas ces conditions, le département n'a pu se rendre à cette demande. Les raisons alléguées dans la requête étaient "l'accroissement du territoire de Central-Park et l'augmentation dans le nombre des maisons d'affaires."

LES SENATEURS L. M. JONES ET F. T. FROST.

M. SCHAFFNER demande:

1. A quelle date L. M. Jones a-t-il été appelé au Sénat?
2. A quelle date F. T. Frost a-t-il été appelé au Sénat?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): L'honorable L. M. Jones, le 21 janvier 1901; l'honorable F. T. Frost, le 12 mars 1903.

DEMISSION DE M. HUGH LUMSDEN.

L'ordre du jour appelle la discussion d'une motion du Gouvernement, tendant à la nomination d'un comité pour faire une enquête sur les accusations de Hugh D. Lumsden contre un certain nombre des ingénieurs du Transcontinental national.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): J'avais l'intention de proposer cette motion aujourd'hui, mais comme la séance doit être levée à six heures, je me suis entendu avec les honorables députés de la gauche, pour la présenter mardi, comme le 1er article de l'ordre du jour.

LES MINES CANADIENNES DE NICKEL. LA DEPOSITION DE M. ARTHUR WILLIAMS.

M. GEORGE GORDON (Nipissing): Je désire appeler l'attention du Gouvernement sur un article paru hier dans le "Free Press" d'Ottawa, afin d'avoir l'occasion de poser une question à l'honorable ministre des Mines (M. Templeman). Cet article est supposé être un résumé de la déposition de M. Arthur Wilson, devant le comité des mines et minéraux, hier. Il est dit que "M. Arthur Wilson, actuellement de Toronto, mais officiellement chargé d'une enquête, pour le compte du gouvernement anglais, sur les ressources en nickel du Canada. Cet article est ainsi conçu:

Il explique qu'il n'y a que deux pays au monde qui produisent le nickel en quantité appréciable, le Canada et la Nouvelle-Calédonie. Le Canada, possède les trois cinquièmes et la colonie française les deux autres cinquièmes. Ces deux sources sont entre les mains, pour ainsi dire, de la même société, la compagnie internationale de nickel de New-York, et bien que le nickel puisse être employé à une foule d'usages, le trust en maintient les prix tellement élevés que les gouvernements seuls peuvent en acheter.

Les gisements canadiens sont d'une valeur incalculable, mais des dizaines de millions de tonnes de minerai reposent dans le sol, parce qu'il n'entre pas dans les vues du trust de les extraire.

Comme nous le savons tous, les gîtes de nickel du Canada sont dans les districts de Nipissing et d'Algoma. Si M. Wilson a réellement dit ce que cet écrit lui attribue, et je n'ai aucune raison d'en douter, tout ce que je puis dire, c'est que c'est absolument inexact. Il y a dans le Nipissing et l'Algoma des millions de tonnes de nickel avec lesquelles la compagnie internationale de New-York n'a rien à faire, et qui appartiennent à d'autres. Dans ces circonstances, je demande à l'honorable ministre des Mines s'il est à sa connaissance que M. Wilson soit un représentant régulièrement accrédité du gouvernement anglais. Je désire aussi savoir si le ministre a fait quelque démarche pour réfuter ces déclarations de M. Wilson et les empêcher de se répandre dans le pays.

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre des Mines): Je n'ai pas eu l'avantage d'entendre la déposition de M. Wilson devant le comité des mines, l'autre jour. On me dit que M. Wilson est un ingénieur des mines très en vue d'Angleterre, qui fait une enquête sur les ressources minérales du Canada. J'ignore si c'est pour le compte du gouvernement impérial ou de particuliers qu'il a été invité à venir déposer devant le comité.

Je crois que sa déposition a été reproduite par le "Free Press" d'Ottawa, mais le président du comité m'informe que le rapport du journal est inexact. Je n'ai pas lu les journaux d'Ottawa et je ne puis pas donner une réponse catégorique à la question de mon honorable ami, concernant l'exactitude de ce rapport.

Quand à son autre question, pour savoir si des démarches ont été faites pour contredire ces déclarations, je puis dire qu'il se-

rait presque impossible pour le département des mines et probablement pour tous les autres départements, de réfuter toutes les inexactitudes qui se publient concernant les affaires publiques. On a jugé à propos de faire entendre devant le comité cet ingénieur de beaucoup d'expérience, mais je ne suis pas en état de dire s'il a une juste connaissance des ressources minérales du Canada. Je suis certain, cependant, qu'au cours d'un rapide examen il n'a pas pu se rendre compte de la richesse minérale de la vaste région du Nipissing.

M. CONMEE: Je suis quelque peu surpris de quelques-unes des remarques . . .

M. l'ORATEUR: Un débat ne peut pas avoir lieu à cette phase de la séance.

M. CONMEE: Je n'ai qu'une explication à donner, avec la permission de la Chambre.

M. l'ORATEUR: La Chambre permettra, peut-être, cela. L'honorable représentant de Nipissing (M. Gordon) aurait dû donner avis de cette question, car les interpellations, à cette phase du débat, doivent se rapporter à l'objet en cours de discussion ou à des affaires urgentes. J'ai permis à l'honorable député de poser une question, mais s'il veut formuler une observation, l'honorable représentant de Thunder-Bay-et-Rainy-River doit obtenir le consentement unanime de la Chambre. S'il faut appliquer le règlement, je l'appliquerai.

Quelques VOIX: Parlez! parlez!

M. CONMEE: J'ai rencontré aujourd'hui l'honorable représentant de Nipissing; je lui ai dit que M. Wilson n'avait fait aucune observation sur laquelle on pourrait baser l'information qu'il a citée. J'ai reçu des télégrammes de M. Wilson qui semble fort ennuyé qu'on parle de lui comme ayant déclaré qu'il représentait le gouvernement britannique, ou comme ayant proposé d'une façon ou d'une autre que le Gouvernement acquit les terrains en question de leurs propriétaires actuels. Il se trouve ici un certain nombre de députés qui ont entendu M. Wilson hier. Je suis certain qu'ils ont été charmés des observations qu'il a faites et des renseignements qu'il a pu fournir. Rien dans ses paroles ne peut servir de base à ce qu'on trouve dans l'information en question et les auteurs de celle-ci l'ont fabriquée de toute pièce. Ils n'étaient pas présents dans cette circonstance, car autrement ils n'auraient pas publié cette note. On a demandé à M. Wilson s'il représentait le gouvernement britannique, et il a répondu dans la négative, tout en disant qu'il avait déjà préparé des rapports pour les grands industriels qui fabriquent le nickel d'acier en Angleterre. Il n'a aucunement fait entendre que l'Etat dût prendre possession des mines du pays. Bien loin de dire que l'industrie du nickel fût entièrement entre les mains d'une compagnie internationale, il a affirmé qu'il y avait des centaines et des milliers d'établissements exploités par d'autres compagnies indépendantes.

La sphère de ces exploitations s'étend sur environ soixante-quinze milles vers le nord, vers l'est et vers le sud, sur environ trente ou quarante milles vers l'est et vers l'ouest. Hier soir, j'ai saisi l'occasion de fournir à l'éditeur du "Free Press" les corrections indiquées par M. Wilson lui-même, L'honorable député (M. Gordon) pourra constater ces changements en lisant le "Free Press" de ce soir.

2e DELIBERATION DU BILL RELATIF AUX VOIES DE RACCORDEMENT DE L'INTERCOLONIAL.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose la 3e lecture du projet de loi (n° 17), autorisant le Gouvernement du Canada à acquérir, par bail, les lignes de chemins de fer faisant raccordement avec le réseau de l'Etat.

L'hon. H. R. EMMERSON (Westmoreland): Vu que j'ai toujours porté un intérêt considérable à ce qui est l'objet premier de ce bill, vu encore que j'ai été forcé de m'absenter à Toronto lorsque cette mesure est venue en discussion pour sa 2e lecture en comité général, je suis certain que la Chambre me pardonnera de présenter quelques observations que je crois devoir faire relativement à cette question. L'acquisition par l'Etat des lignes qui font raccordement avec le chemin de fer intercolonial, n'intéresse pas uniquement les Provinces maritimes; elle revêt une importance considérable pour la solution d'au moins un des problèmes du transport du Dominion. J'ai, il est vrai, consacré beaucoup de temps à l'étude approfondie de cette question, mais je me suis imposé ce travail, non pas parce que je viens des Provinces maritimes où se trouvent ces chemins de fer, mais parce que je sentais qu'il était de mon devoir en ma qualité de Canadien de m'intéresser à cette question si importante pour tout le pays.

Je n'hésite pas à affirmer que la population de l'Ontario et celle des autres provinces se trouvent aussi concernées que nous le sommes, nous qui venons de l'Est, au règlement de cette question. A chaque session de ce Parlement, depuis 1906 jusqu'à ce jour, j'ai toujours appelé l'attention de la Chambre sur cette matière, en m'efforçant de gagner à ma cause les sympathies du Gouvernement et celles des membres de cette Chambre. Je crois pouvoir dire que j'ai toujours exposé mon opinion sans aucune idée politique en présentant cette question au seul point de vue des affaires. Le

22 mars 1907 ("Débats" page 5386), je m'adressais à la Chambre dans les termes suivants,—je cite textuellement:

Bien que l'Intercolonial ait été en butte à une foule de préjugés et à nombre d'influences hostiles, je me suis persuadé qu'en vue des avantages qu'en a retirés le pays, en vue de l'essor qu'il a donné au commerce, le jour viendrait où le peuple canadien collectivement, demanderait le prolongement de ce réseau d'Etat, de façon à ce qu'il étende davantage la sphère de son influence et s'incorpore ses propres tributaires, soit par voie d'affermage, soit par quelque autre moyen.

Quand on étudie l'histoire du Canada et surtout de l'Ouest canadien, il est un fait qui frappe l'observation, c'est que, sur le parcours du chemin de fer canadien du Pacifique, ou du Grand-Tronc, partout où il existe des lignes d'embranchement indépendantes, tributaires de leurs lignes principales, elles sont graduellement incorporées à ces dernières, de sorte qu'en dernière analyse, toutes ces lignes d'embranchement indépendantes, ainsi incorporées aux lignes principales, finissent par être exploitées comme un seul réseau de chemin de fer. C'est là, sans doute, la tendance dans le monde des affaires; car, autrement, ces puissantes compagnies, dirigées qu'elles sont par des hommes rompus aux affaires, ne s'orienteraient pas vers ce système. Elles n'auraient pas acquis ces lignes, mais auraient laissé leurs propriétaires les exploiter comme raccordements indépendants du réseau principal. A mon avis, le gouvernement canadien, cédant à l'oppression de l'opinion publique, répondant au vœu de toutes nos populations, assurera peut-être à l'Intercolonial, à l'encontre de toutes les autres compagnies, les lignes d'embranchement qui forment les tributaires de ce réseau d'Etat. Que sont-elles, après tout, ces lignes d'embranchement, sinon des instruments destinés à récolter les marchandises dans les localités situées sur le parcours de ces lignes, pour les délivrer au réseau principal, l'Intercolonial? En cela, ces lignes d'embranchement favorisent le développement de ces sections du pays et contribuent au progrès des populations qu'elles sont appelées à desservir; bien plus, elles impriment un nouvel essor aux transports et au trafic de l'Intercolonial, et voilà pourquoi, j'en suis convaincu, le jour viendra où il surgira une agitation au Canada en faveur de l'incorporation de ces lignes à l'Intercolonial.

Mais je demanderais encore davantage. Pour relier plus intimement ces populations isolées et les rapprocher davantage des populations de l'Ouest, il faudrait, à mon avis, que l'Intercolonial pénétrât encore plus loin vers l'Ouest; il faudrait qu'il atteignit les centres industriels du Canada et surtout le centre industriel par excellence, le centre du Canada, la ville de Toronto. Il me reste encore à vous faire part d'une autre prévision.

Il y a des compagnies de chemins de fer, partant de l'extrême Ouest qui déploient tous leurs efforts pour atteindre un port maritime de l'Est. Plusieurs compagnies font converger ces efforts vers la grande ville de Québec qui leur offre un port maritime de premier ordre, mais un port fermé à la navigation pendant plusieurs mois de l'année. Or, suivant mes prévisions, dans un avenir plus ou moins rapproché, ces chemins de fer qui font converger leurs efforts vers la grande ville de Québec, pénétreront encore plus loin dans l'Est, afin d'y trouver, au cours de l'hiver, un port ouvert à la navigation d'où partiront les steamers effectuant le transport des marchandises que les chemins de fer récolteraient dans l'Ouest, et acheminerait vers l'Est. Ce jour viendra peut-être, je l'espère du moins; bien plus, cette heure sonnera, j'en suis convaincu, et alors, le problème de l'avenir de l'Intercolonial aura reçu sa solution. La valeur de l'Intercolonial, à titre de bien national, voilà encore un problème qui sera alors solutionné, et ce sera la confirmation de ce que j'ai avancé comme un fait incontestable et que je résume ainsi: l'Intercolonial est un bien national important, un précieux avoir du peuple canadien, tant pour la population de l'Est que pour celle de l'Ouest; comme il a réalisé son objectif et sa mission par le passé, il a encore un objectif et une mission à réaliser, à l'avenir; aussi, j'en suis convaincu, quand viendra ce moment, toutes les divergences particularistes disparaîtront et nous abonderons tous dans le même sens au sujet de la destinée manifeste du réseau de l'Etat.

Monsieur l'Orateur, le Gouvernement dans le projet de loi qu'il a cru devoir présenter au Parlement et que nous étudions à l'heure qu'il est, adopte le principe établi par moi dans les observations que je viens de lire, ce dont il me fait grandement plaisir de le féliciter. Cela démontre une chose: que mes prévisions de 1907 de ce qui allait arriver, étaient exactes, et que j'interprétais véritablement l'opinion publique qui prévalait alors. Je croyais que c'était là une proposition d'affaires que nul gouvernement qui avait en vue le succès de notre grand chemin de fer national, ne pouvait hésiter à adopter. Le Gouvernement, pour avoir accepté ce principe, mérite les félicitations de toute la population du Canada, parce que cette politique ne contribue pas seulement au progrès de l'Intercolonial ainsi qu'à celui des populations échelonnées sur le long de cette ligne et de ses embranchements, mais encore de toute la population du Canada en général.

En la circonstance présente, je devrai être aussi court que possible dans mes observations; je traiterai cette question en me plaçant uniquement au point de vue des affaires.

Les propositions que j'avançais en 1906, en 1908 et en 1909, se trouvent maintenant à faire partie de notre législation; il ne me reste plus qu'à m'informer si l'on a donné tout l'effet désirable à la théorie que j'exposais alors, et qu'à analyser certains détails du projet de loi maintenant soumis.

Monsieur l'Orateur, je sais que mon attitude en cette question a donné lieu à certaines remarques très vexantes pour moi. Mais je crois que ceux qui me connaissent penseront qu'en proposant l'absorption de ces différents embranchements, je n'ai pas agi par intérêt personnel. D'autres ont

poussé la méchanceté jusqu'à dire que mon zèle provenait de ce que certains de mes amis, sinon moi-même, étaient intéressés plus ou moins à l'exploitation de ces embranchements. J'ose donc espérer que la Chambre me pardonnera si je parle de moi, ce que je n'aurais pas fait si je ne savais pas que ces racontars sont parvenus à la connaissance du Gouvernement et à celle du très honorable premier ministre. En apprenant cela, je me suis rendu auprès de ce dernier pour lui demander s'il était vrai qu'on eût fait de telles assertions. Il me répondit que la chose était vraie.

Monsieur l'Orateur, je tiens à dire de la façon la plus directe possible que tout en prônant depuis des années le prolongement de l'Intercolonial, j'agissais ainsi en ma seule qualité de citoyen du Canada et de représentant du peuple. Je n'ai aucun intérêt direct ou indirect, médiat ou immédiat, soit par moi-même, soit par quelques-uns de mes amis ou de mes parents, je n'ai aucun intérêt pécuniaire dans aucun des embranchements en question. J'ai cru qu'il m'incombait de faire cette déclaration, vu les remarques faites et mises en circulation, alors que je n'étais pas là pour me défendre.

D'autre part, on a dit très malicieusement, en vérité, que ce projet de loi avait pour but de m'amadouer; que bien qu'à sa face même il prétendît accomplir quelque chose, en réalité, il ne signifie rien; que j'étais réellement un camarade ennuyeux; que j'avais déjà siégé au conseil des ministres; que je m'étais attaqué au ministre actuel des Chemins de fer à propos de cette question, et qu'il fallait me satisfaire d'une façon ou d'une autre. Eh bien! si l'on a fait ces remarques, on peut au moins les prendre pour un compliment à ma persévérance et à mon zèle à promouvoir cette mesure, qui, je crois, favoriserait grandement les intérêts du peuple.

Je puis avoir joué un certain rôle, mais ce ne fut certainement pas celui d'une nouvaleur algébrique, pour me servir du mot de ceux qui ont dû s'enfuir de leur province après y avoir été chassés d'une circonscription dans une autre.

Je félicite le Gouvernement d'avoir adopté le principe que je n'ai jamais cessé de défendre; je crois cependant devoir passer en revue les modifications que comporte le projet de loi actuellement devant la Chambre. Ce bill semble accuser chez les membres du cabinet une sorte de timidite à laquelle je ne m'attendais pas. Il y a dans l'exposé des motifs une déclaration qui, si elle signifie quelque chose, veut dire que le Gouvernement juge qu'il y a lieu de faire en sorte que le trafic des chemins de fer de l'Etat atteigne le maximum de développement et d'augmentation dont l'exploitation du réseau est susceptible, et:

M. EMMERSON.

Que l'on pense que lesdits trafic, développement et augmentation peuvent être facilités et encouragés par l'acquisition, par le gouvernement du Canada, des lignes de chemins de fer qui, en se reliant aux lignes de l'Etat, serviraient à les alimenter et à établir des communications.

Telle semble être la profession de foi du Gouvernement, et j'estime que l'on devrait, eu égard à l'état des choses, y donner effet tout de suite au lieu de remettre à plus tard la mise à l'étude de la question. Etant donné l'exposé des motifs, est-ce au conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat ou à quelque autre personne ou commission indépendante du gouvernement qu'il devrait appartenir de décider de l'acquisition, prévue au projet de loi, de ces lignes de chemins de fer?

L'article 3 porte que le ministre des Chemins de fer et des Canaux a l'autorité et le pouvoir, mais seulement sur la proposition du conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat et avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, de prendre à loyer ,en totalité ou en partie, telle ligne ou toutes lignes de chemins de fer se reliant au réseau de l'Etat, pourvu que cette ligne ou ces lignes soient, d'après le rapport qui sera fourni à cette effet par l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et des Canaux, en bon état et puissent être utilisées sans danger. On observera que le pouvoir d'acquérir ces lignes dépend, premièrement, de l'initiative du conseil d'administration des chemns de fer de l'Etat; deuxièmement du rapport de l'ingénieur en chef quant au bon état et à la sécurité de l'exploitation de ces lignes; troisièmement, de l'autorisation du Gouverneur en conseil, et, quatrièmement, de la ratification par le Parlement. Telles sont les quatre conditions à remplir avant que l'Intercolonial ou le pays puisse bénéficier des avantages que le projet de loi tend à conférer.

Il me semble donc, monsieur l'Orateur, que ce projet de loi, excellent par le principe qu'il établit, ne constitue cependant pas un facteur de progrès et que c'est pour cela qu'on le critiquera. Je ne veux rien dire du conseil d'administration; je ne veux pas donner à entendre que certaines influences pourraient l'empêcher de prendre l'initiative; je ne veux pas, non plus, insinuer que le Gouvernement pourrait ordonner au président ou à quelque membre du conseil de se comporter de telle ou telle façon. Non; mais j'affirme que la restriction à l'égard de l'état de la ligne à acquérir rend le projet de loi pour ainsi dire sans effet.

Sans vouloir trop médire de l'état de l'Intercolonial, je ne crains cependant pas de faire observer en présence du ministre des Chemins de fer et des Canaux que s'il fallait acquérir cette ligne à titre d'embran-

chement, on ne pourrait le faire à l'heure actuelle. En effet, tous ceux qui ont voyagé par l'Intercolonial depuis un mois ont pu constater que ce chemin de fer n'est pas en bon état et que pour l'y mettre il faudrait consacrer une somme considérable à l'amélioration de sa plate-forme.

Il me semble donc que le Gouvernement fait montre de beaucoup de timidité, de doute et d'hésitation. Manquerait-il de courage? J'espère bien que non. Pousserait-il plutôt la prudence jusqu'à ne pas oser prendre la moindre initiative à cet égard, ni tenter d'assurer au pays les avantages qui, de son propre aveu, doivent découler de l'adoption d'un projet de loi portant acquisition immédiate des lignes en question? S'il est faible à ce point, le Parlement devra lui donner un peu d'aplomb en l'autorisant à faire ce qu'exige si impérieusement—il l'admet lui-même—l'intérêt de l'Intercolonial et du pays en général.

Sans avoir l'intention de parler longuement de l'Intercolonial, je considère qu'il n'est pas hors de propos d'appeler l'attention de la Chambre et du pays sur la loi qui donna naissance aux embranchements qui se relient à l'Intercolonial, embranchements dont l'acquisition est prévue par le présent projet de loi comme devant alimenter le réseau de l'Etat et en faire partie.

L'Intercolonial fut construit, comme chacun sait, dans le but d'activer le commerce et les communications entre la population de l'est et celle de l'ouest. A cette époque-là, les Provinces maritimes et celles d'Ontario et de Québec ne se connaissaient pour ainsi dire pas, il n'existait entre elles aucune relation de commerce, elles étaient, jusqu'à certain point, étrangères les unes aux autres, et c'est dans les états de la Nouvelle-Angleterre que la population des Provinces maritimes avait ses relations de commerce et autres.

En tant que moyen de transport, l'Intercolonial devait obvier à tous ces inconvénients. On le construisit donc. On le fit passer à travers certaines parties de ces provinces, mais il n'atteignait pas les centres importants et, par la suite, on se vit obligé de relier à la ligne principale plusieurs des grands centres de commerce et de population du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de Québec. Comment devait-on s'y prendre? C'est la question qui se posait.

Vers 1889, sir Charles Tupper, qui avait le courage de ses convictions, invitait la population du Dominion à concourir à la construction d'embranchements se reliant à l'Intercolonial et destinés à alimenter ce chemin de fer. Ce qu'il proposait alors au peuple, il l'incorpora ensuite dans une loi. En certains cas, c'est l'Etat qui se chargea de la construction d'embranchements qui relièrent à l'Intercolonial certaines parties reculées du pays. En d'autres, on vota des subventions de tant par mille de voie ferrée pour aider des compagnies à construire ces lignes de chemins de fer. J'ai déjà signalé à l'attention de la Chambre et du pays le chiffre énorme des subventions accordées à ces embranchements.

Il va sans dire que le projet fut partout accueilli avec la plus grande faveur, et plus particulièrement dans les endroits que les embranchements étaient destinés à desservir. Il suffit, à ce propos, de rappeler ce qui arrive lorsqu'une partie reculée du pays apprend qu'elle peut compter sur la construction d'une voie ferrée qui la reliera aux centres du commerce. Quand parvint dans les Provinces maritimes et dans Québec la nouvelle de la construction prochaine d'une voie ferrée se reliant à la ligne principale, les gens en ressentirent une grande joie sans toutefois se bien rendre compte de ce qui devait arriver.

On admettra que je ne me trompe pas en disant qu'il ne se trouvait pas dans ces régions un seul homme qui comprît ce que comportait la construction d'un chemin de fer et son exploitation de façon à activer sans cesse le commerce de la population. Les gens étaient généralement d'avis qu'il suffisait d'un chemin de fer pour faire régner l'abondance et la richesse dans les endroits jusque-là déserts. Imbus de cette idée, ils ne doutaient plus de leur fortune non plus que de celle des groupes de population.

Reportons-nous donc aux faits et à la réalité de la situation. Je ne veux pas les dissimuler, car pour remédier convenablement à un état de choses, il faut commencer par s'en bien rendre compte. Grâce aux subventions accordées par le Gouvernement fédéral et les provinces, ces voies ferrées furent construites par des compagnies sans grands moyens pécuniaires, et dont certains des actionnaires avaient des intérêts dans les endroits que les nouvelles lignes devaient desservir. Ces gens n'avaient aucune idée de l'entreprise dans laquelle ils se lançaient, mais ils étaient pleins d'espoir, de zèle et d'énergie, mus par le souci de leur intérêt, de celui de leurs enfants et de la population au sein de laquelle ils habitaient. Ils voulaient la construction des embranchements. Qu'arriva-t-il une fois qu'ils furent construits? Les fonds provenant des subventions étant épuisés, il fallut émettre des obligations dont le produit s'épuisa à son tour. On commença l'exploitation; or, chacun sait qu'un chemin de fer n'est jamais complètement terminé. Au dire d'experts, c'est quand un chemin de fer est mis en exploitation que les difficultés commencent réellement. Une fois construits et mis en exploitation, les embranchements se trouvèrent dans une situation difficile, car les compagnies n'avaient plus d'argent, elles

avaient épuisé leur crédit et hypothéqué leurs lignes.

Les embranchements ayant été mis en exploitation, le besoin d'améliorations ne tarda pas à se faire sentir, et le changement de mode d'administration et d'exploitation des chemins de fer exigea des installations nouvelles qui ne se firent pas, parce que, dans la plupart des cas, l'exploitaton était trop peu rémunératrice. C'est ce qui s'explique aisément. Prenons comme exemple un embranchement se reliant à l'Intercolonial ou à quelque autre chemin de fer; le transport des marchandises est assujéti à deux tarifs, l'existence du chemin est mal assurée, et l'amélioration ou le maintien des moyens actuels de transport est chose incertaine. Voilà qui n'est pas alléchant pour les capitalistes, et c'est ce qui empêcha les embranchements de faire concurrence avec avantage aux autres lignes établies le long de la voie principale; c'est ce qui paralysa leur exploitation et entrava le développement sur lequel on comptait. La conséquence de cette état de choses fut, dans une certaine mesure, la stagnation des affaires et la dépréciation certaine de ces embranchements.

Envisageons la question de face: tel est l'état de choses qui prévaut à l'heure actuelle. On prétend que le Gouvernement ne peut proposer au Parlement d'acquérir les lignes qu'à la condition que les compagnies les mettent en assez bon état pour qu'elles n'occasionnent pas la moindre dépense. Si je ne me trompe, de plus autorisés que moi ont déclaré ici même que là où il serait nécessaire de faire certaines dépenses d'établissement on ne prendrait possession de l'embranchement qu'à la condition que la compagnie mette sa ligne en état tel, que l'Etat pût l'acquérir en conformité des dispositions du présent projet de loi.

Abstraction faite des obstacles qu'aurait à surmonter n'importe lequel de ces embranchements pour remplir ces conditions, je déclare que l'Intercolonial devrait, dans son propre intérêt, se charger d'améliorer ces voies ferrées. Pourquoi donc? Le ministre sait et les habitants des Provinces maritimes n'ignorent pas qu'il y a sur le parcours de l'Intercolonial des milliers et des dizaines de mille, j'allais dire des centaines de tonnes de rails d'acier, qui ont été enlevés de la voie, qui sont mangés par la rouille et ne sont d'aucune utilité pour l'Etat ni pour l'Intercolonial. Il y a des dizaines, je pourrais dire des centaines de tonnes de fer provenant de ponts d'acier qui étant trop anciens pour l'Intercolonial, ont été démolis et remplacés par des ponts plus solides. Il y a du matériel roulant, des wagons de toutes sortes, qui sont démodés sur l'Intercolonial, mais qu'on pourrait utiliser sur ces lignes tributaires. Il y a le long et près de la voie et dans les ateliers toutes sortes de matériaux qui pourraient servir à mettre ces embranchements en meilleur état sans faire aucune dépense de premier établissement.

Le ministre avouera, je crois, que dans les livres de l'Intercolonial, ce matériel, ces vieux wagons, ces anciens ponts, figurent comme une partie de l'actif du chemin de fer auquel ils ne sont d'aucune utilité. Pourquoi ne prendrait-on pas ces matériaux mis à l'écart pour les placer aux endroits où ils serviraient à quelque chose, où ils profiteraient à la population, au pays et à l'Intercolonial lui-même?

Je ne me crois pas tenu de prouver les avantages qui découleraient de cette ligne de conduite, mais il est bon de demander à la députation de ne pas perdre de vue ce qu'ont dit les hommes qui ont reçu mission de constater dans quel état se trouvent ces lignes tributaires. J'ai dans la main un rapport des commissaires chargés par le gouvernement du Nouveau-Brunswick de faire une enquête et de présenter un rapport sur l'état de ces embranchements dans la province. J'ai aussi sous les yeux un rapport des commissaires auxquels le gouvernement fédéral a confié la tâche de faire enquête et rapport sur la situation des lignes tributaires de l'Intercolonial, le volume de marchandises qu'elles peuvent transporter, leur état matériel, leur efficacité et les perspectives de succès de chacune.

Occupons-nous d'abord du rapport des commissaires qui ont été nommés par le gouvernement du Nouveau-Brunswick, par mon voisin de gauche (M. Pugsley) qui, s'il n'était pas alors premier ministre de la province, était l'un des membres les plus influents du ministère dans lequel il occupait un rang élevé. De concert avec ses collègues, il a chargé cette commission de faire une enquête, et la commission a fait rapport. Il me suffira de renvoyer la députation aux détails du rapport, mais je lirai la dernière phrase des conclusions générales sous la signature de M. T. U. Burns et de M. Gilmor Brown. M. Burns est un homme d'affaires très remarquable qui habite sur la côte septentrionale du Nouveau-Brunswick. M. Gilmor Brown est un ingénieur civil dont la réputation s'étend au-delà des frontières, un homme qui a occupé un poste éminent dans la Virginie occidentale, qui a pris part à la construction de quelques-uns des grands ponts jetés sur l'Ohio, qui occupe aujourd'hui au département des Travaux publics un emploi qu'il remplit dignement, qui fera honneur au Gouvernement qu'il sert et à ceux qui ont pris part à sa nomination. Ces messieurs ont fait un rapport qui se termine ainsi:

Abstraction faite de leur valeur comme tributaires de l'Intercolonial, ces lignes de chemins de fer ont procuré des avantages inap-

préciables aux localités qu'elles desservent et à toute la province. Ce que serait le pays sans elles est démontré de la meilleure manière par la consternation qui règne lorsque l'une d'elles suspend ses opérations pendant un jour ou deux. Le succès de leur exploitation est très profitable à la population de la province, et les fonds que le Gouvernement a consacré à ces entreprises en les subventionnant ont été plus que remboursés par l'accroisement de la valeur de la propriété foncière sur les territoires desservis par ces lignes tributaires, et par l'augmentation des affaires et de la prospérité de tout le pays, grâce en partie à leur existence.

Ce sont les paroles des commissaires nommés par le Nouveau-Brunswick. MM. Tiffin et Storey ont été chargés par le gouvernement du Canada d'étudier la question du trafic de ces embranchements, et je constate que M. Tiffin, parlant du nombre des lignes que les commissaires ont inspectées, dit dans son rapport:

En préparant ces rapports, nous nous sommes efforcés de ne pas outrepasser les instructions contenues dans votre lettre relativement à nos conclusions concernant le trafic actuel, les moyens de transport, et le trafic probable des diverses lignes d'embranchement, et nous espérons que ces conclusions seront satisfaisantes.

Pourtant, nous comprenons que, bien que nos instructions ne nous obligent pas à faire des observations étrangères à la ligne de conduite qui nous a été tracée, nous devons compléter ces rapports en vous mettant au courant du sentiment général qui prédomine, à en juger par nos entrevues avec différents marchands et des citoyens établis le long de ces embranchements, au sujet des avantages considérables qui découleraient de l'absorption de ces lignes.

Le manque d'un outillage convenable pour faire face aux besoins du trafic actuel est préjudiciable aux intérêts commerciaux des districts intéressés et retarde le progrès des industries, le renchérissement de la propriété foncière et l'amélioration qui résulterait inévitablement d'un service amélioré.

Les embranchements actuels sont paralysés par le manque de fonds et l'insuffisance du matériel; leur situation financière ne leur permet pas d'augmenter leurs moyens insuffisants de transport, et l'absorption de ces lignes par le réseau de l'Intercolonial aurait incontestablement pour résultat d'améliorer beaucoup l'état des affaires.

Ce sont là les paroles de M. Tiffin qui, à titre de directeur général du trafic de l'Intercolonial et de membre du conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat, peut certainement parler avec une autorité que peu d'autres possèdent des avantages et des inconvénients de ces lignes d'embranchement.

Plus loin, il ajoute:

C'est un fait connu que, dans presque tous les cas où des embranchements ont été absorbés par de grands réseaux de manière à ouvrir de nouveaux débouchés au trafic le long de la ligne mère, cette ligne de conduite a non seulement été très profitable aux embranchements eux-mêmes, mais elle a procuré de nouvelles recettes à la ligne mère dont ils devenaient de précieux tributaires et augmentaient le trafic et la productivité.

Ce sont des témoignages qui ne peuvent pas être contredits et qui s'imposent à notre attention. Ces lignes d'embranchement répondent jusqu'à un certain point à ce que nous attendions d'elles. Ne perdons pas de vue que l'Intercolonial a été établi pour relier les foyers industriels d'Ontario et de Québec aux marchés des Provinces maritimes et qu'il importe que ce chemin de fer atteigne, autant que possible, toutes les parties de l'Est.

On espérait aussi—je regrette que cet espoir ne se soit jamais réalisé—trouver dans Ontario et Québec des débouchés pour les produits naturels des Provinces maritimes, tels que le charbon, la pierre, le gypse, la pierre meulière, etc. On espérait que le coût du transport par l'Intercolonial serait si modique que les constructeurs et les manufacturiers d'Ontario ne seraient pas obligés d'aller chercher dans l'état de l'Ohio leur pierre à bâtir et leurs meules. Toutefois, cette espérance ne s'est pas réalisée. Dans cette ville même les édifices administratifs ont été, dans une grande mesure, érigés avec de la pierre importée de l'Indiana, de l'Ontario et d'autres états américains. Une bonne partie du charbon dont on se sert en plusieurs endroits de la province d'Ontario, et même à Montréal, vient des états de la Virginie occidentale, de la Pennsylvanie et de l'Ohio. Je ne m'en plains pas; je me borne à citer des faits qui prouve que les vœux que nous formions lors de la Confédération, au sujet du trafic entre l'est et l'ouest n'ont pas été comblés. En ce qui concerne le trafic entre l'ouest et l'est, les débouchés que nous voulions ouvrir aux manufacturiers et aux négociants d'Ontario et de Québec, aux pêcheurs du littoral de la Nouvelle-Ecosse, aux propriétaires des charbonnages de cette province et aux commerçants de bois du Nouveau-Brunswick, notre attente ne s'est pas complètement réalisée. Les trois-quarts des marchandises que transporte l'Intercolonial sont acheminées vers l'est, ce qui démontre que les industriels et les maisons de commerce d'Ontario et de Québec ont profité des tarifs peu élevés établis par l'Intercolonial.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Très bien! très bien.

L'hon. M. EMMERSON: Le quart des marchandises transportées par l'Intercolonial se rendent de l'est à l'ouest, ce qui prouve que les Provinces maritimes ont moins d'intérêt à favoriser le trafic de l'Intercolonial, qu'elles tiennent moins à l'Intercolonial comme moyen de transport.

Tout le monde reconnaîtra que la province d'Ontario tient au marché des Provinces maritimes. Je me fais fort d'affirmer que les manufacturiers et les marchands de l'Ouest n'ont pas sur ce continent de meilleur débouché que ce marché. Les habitants de ces provinces paient leurs dettes; le pays qu'ils habitent est excellent; ils ont du poisson en abondance, du bois et du charbon—en réalité, tout ce qui contribue au bien-être du foyer.

Si les rois du commerce de Toronto et de Montréal ont profité de l'accès facile à ce marché, plus nous améliorerons nos moyens de transport, plus les commerçants de l'ouest et du centre du Canada auront d'avantages. En autorisant l'absorption de ces lignes d'embranchement, vous améliorerez les moyens de transport et vous permettez au manufacturier de vendre ses marchandises aux endroits desservis par elles aussi aisément qu'il les expédie aujourd'hui le long du réseau principal de l'Intercolonial.

Je dirai plus, un conseil d'administration gère l'Intercolonial qui fait partie des chemins de fer de l'Etat. Mais il y a aussi le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Je déclare qu'il devrait y avoir un lien quelconque entre ces deux réseaux des chemins de fer nationaux pour permettre au consommateur d'obtenir sa marchandise le plus économiquement possible et pour procurer de plus grandes facilités aux producteurs et aux industriels qui alimentent ces marchés.

Je crois qu'il faut maintenir l'Intercolonial en tant que chemin de fer de l'Etat et lui conserver la sphère d'influence qu'on lui destinait avant la confédération. Il est vrai que plusieurs tremblent lorsqu'il est question de faire des dépenses pour l'Intercolonial. On parle d'un déficit du chemin de fer national comme d'une chose horrible. On est glacé d'horreur à cette idée. Peu nous importe que l'entretien des canaux du Canada coûte un million et quart ou un million et demi; nous prétendons que cela est de l'intérêt du commerce et du transport. Nous ne gémissons pas, nous ne jetons pas de hauts cris; nous ne proférons pas un seul mot de reproche. Mais s'il arrive qu'un déficit se produise dans l'administration de l'Intercolonial, alors s'élève le cri qu'il faut en révolutionner les méthodes, et l'on prétend que le déficit est causé par toutes sortes d'erreurs administratives. Il est vrai que les bilans de l'Intercolonial depuis la confédération jusqu'à ce jour, n'ont pas montré de balance sur le bon côté. Cependant, il y a un profit. Ce profit est dans les gousets du peuple s'il n'est pas dans les coffres du Gouvernement. La Canada a fourni de l'argent pour la construction du chemin de fer du Pacifique, du Grand-

Tronc, du Canadian-Northern et de tous les autres chemins de fer du Canada, et cependant les tarifs de transport de ces compagnies dépassent de beaucoup ceux de l'Intercolonial. Le tarif des transports sur l'Intercolonial a été établi pour un certain but, celui de promouvoir le commerce entre les différentes parties du Canada d'alors. Mais dans le cas des compagnies que j'ai nommées, l'excédent va dans les poches des actionnaires. On dit que l'Intercolonial a des déficits et que pour cette raison on ne doit pas en augmenter les ramifications. On ajoute que si nous acquérons ces embranchements, le déficit serait encore plus grand. Ceux qui disent cela savent-ils que le réseau du chemin de fer du Pacifique à l'est du Saint-Laurent, qui a des ramifications dans la riche et florissante région des cantons de l'Est, et bénéficie du trafic que fournissent les villes sur les bords de la rivières Sainte-Croix entre le Maine et le Nouveau-Brunswick, et possède en outre presque le monopole du trafic sur le fleuve Saint-Jean, savent-ils, dis-je, que le réseau du chemin de fer du Pacifique dans les Provinces maritimes a donné depuis le commencement de son existence un déficit annuel de $500,000 à $1,000,000. Et pourtant ce chemin n'est pas administré par le Gouvernement. Au contraire, la façon dont il est administré a toujours été proclamée hautement comme la meilleure administration de chemin de fer en Amérique par l'une des plus fortes compagnies sur ce continent ou en toute autre partie du monde. Et pourtant la compagnie est obligée de prendre tous les ans sur les recettes du chemin de fer dans d'autres parties du pays entre $500,000 et $600,000, et dans un cas, à ma connaissance, elle a pris jusqu'à un million de dollars pour couvrir ces déficits. Cependant, la compagnie ne veut pas vendre son chemin, ni le louer ou en céder l'exploitation pour aucune considération.

On sait en outre qu'à part les sommes que, depuis près de un quart de siècle, le gouvernement du Canada a versées dans le trésor de la compagnie pour ses lignes à l'est du fleuve Saint-Laurent a donné une déficit de $186,000. Voilà un déficit digne de ce nom—un déficit de $186,000 dans l'exploitation de la ligne principale de Montréal à Saint-Jean à travers l'état du Maine et un autre déficit qui a varié depuis deux ou trois ans entre un demi-million et un million. Je ne me base pas sur des suppositions ou des rumeurs; je n'ai pas pris mes renseignements dans la rue; je les tiens de personnes qui occupent des positions élevées dans l'administration et la direction du chemin de fer du Pacifique.

Cependant la compagnie du Pacifique fait justement ce qu'on propose de faire dans ce bill. Elle absorbe des embranchements. Ceux qui demandent l'absorption d'em-

branchements par l'Intercolonial prétendent que l'effet en serait d'améliorer le trafic et d'augmenter les recettes du réseau, et de plus de développer les parties du pays qui sont traversées et desservies par ces embranchements. Cette prétention est fondée sur l'expérience d'autres chemins de fer. Nous en avons un exemple dans la province du Nouveau-Brunswick. Tout le monde sait que le chemin de fer du Pacifique va de la ville de Saint-Jean à la jonction McAdam. Que de là il se rend à Woodstock, dans le comté de Carleton, et remonte le fleuve Saint-Jean dans le magnifique comté de Victoria. Dans cette partie du pays, il se relie à Perth, à un chemin de fer qui avait été construit avec l'aide de subventions fédérales et provinciales. Ce chemin de fer était connu sous le nom de chemin de fer de la vallée de la Tobique, et il avait été construit par une compagnie isolée. La compagnie employa toutes les subventions à la construction du chemin, et elle contracta en outre beaucoup de dettes, de sorte que, lorsque le chemin de fer fut construit et outillé, la compagnie n'avait pas l'argent suffisant pour l'exploiter avec efficacité. Elle le tint cependant en activité avec très peu de satisfaction pour le peuple et aucun profit pour la compagnie. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a proposé à la compagnie de la Tobique de prendre à sa charge l'exploitation de son chemin de fer; elle s'engageait à lui payer 40 pour 100 des grosses recettes gardant pour elle 60 pour 100, et s'engageait en outre à améliorer, maintenir et exploiter le chemin. Cette proposition a été acceptée et le chemin de fer est en activité depuis plusieurs années. Quel fut le résultat? L'intérêt sur les obligations qui jusqu'alors n'avait pas été payé l'a été régulièrement depuis, et il est resté une balance suffisante pour verser un dividende aux porteurs d'actions communes de la compagnie. Il y a d'autres exemples de semblables succès dans chaque province du Canada, mais cet exemple-ci est à point, et mérite d'être suivi par le Gouvernement fédéral.

J'ai beaucoup étudié cette question et je suis heureux de voir qu'elle a avancé jusqu'au point qu'elle a atteint dans ce bill, mais je demanderais au ministre des Chemins de fer de réfléchir sur l'obligation qu'il impose dans ce bill que ces chemins de fer doivent être en bon état et pouvant être exploités sans danger. J'ai dit, il y a un instant, que l'on prétendrait peut-être que même aujourd'hui certaines parties de l'Intercolonial ne sont pas dans un état sûr. Je regrette de le dire, et je ne suis animé d'aucune mauvaise intention en le disant, je constate seulement les faits, mais prétendez-vous qu'à cause de cela il faille mettre de côté l'Intercolonial? Pas du tout, Il est possible qu'il y ait certaines lignes tributaires de ce chemin de fer, qui dans l'opinion du bureau et du ministre des Chemins de fer ne soient pas en assez bon état pour être acquises et absorbées, et que les conditions imposées par ce bill empêcheraient le Gouvernement de les acquérir, si la compagnie n'est pas en état de mettre son chemin dans les conditions voulues pour que le Gouvernement l'achète.

On dira peut-être que sur une promesse écrite d'achat de son chemin, une compagnie pourrait obtenir à une banque l'argent nécessaire, mais vu la procédure par laquelle doivent passer ces conventions, la compagnie n'obtiendrait pas un document suffisant pour lui permettre d'obtenir de l'argent à une banque. Tant que la convention n'aura pas été approuvée par le Parlement, la compagnie se trouverait par le fait sans contrat écrit suffisant pour satisfaire une banque. Si elle entreprend de mettre son chemin de fer en état convenable, les banquiers et les financiers ou d'autres qui auraient des intérêts à servir pourraient lui créer des embarras. Ce serait une cause de beaucoup de retards et s'il est désirable que le pays fasse l'acquisition de ces embranchements, nous ne pouvons pas les acquérir trop vite. Il n'est pas nécessaire d'acheter immédiatement tous ces embranchements, mais il serait certainement dans l'intérêt du pays d'en acquérir autant que possible, c'est-à-dire ceux qui ont quelque valeur. Il n'est pas nécessaire d'augmenter la dette publique pour cela; l'acquisition peut s'en faire sur la base d'une division des recettes, et lorsqu'un bail de cette nature sera exécuté et en opération, les actionnaires des lignes tributaires seront dans une situation qui ne leur causera aucune perte, et l'Etat et le peuple de ce pays recevront l'avantage de plus grandes facilités de transport.

Je ne veux pas proposer d'amendement à ce bill. J'en accepte le principe, mais je crois que le Gouvernement et le ministre des Chemins de fer devraient prendre en considération les conditions qui empêchent ce bill d'être mis en vigueur dès maintenant. Le Gouverement veut être protégé de cette manière et ne pas être exposé à des embarras. Il veut exercer son propre jugement sur la proposition du conseil. Il a d'abord la proposition du conseil puis le rapport de l'ingénieur en chef le protège; il y a aussi le ministre des Chemins de fer lui-même, qui peut juger la question, donner son avis et ensuite le présenter au conseil des ministres qui donne sa décision. La proposition vient ensuite devant le Parlement. Combien de mois, combien d'années perdra-t-on dans des procédures, dans ces renvois d'une branche administrative à une autre? Le bien que l'on s'attend d'obtenir par la mise à exécution de cette idée sera retardé de même que

le développement du pays et l'amélioration de l'Intercolonial.

A mon avis le Gouvernement devrait modier ce bill de façon à ce qu'il puisse agir seul. Il est inutile d'essayer de mettre sur d'autres épaules la responsabilité que le Gouvernement devra prendre finalement. Il devrait dire courageusement: Nous assumons la responsabilité de ce projet qui est dans les intérêts du pays: nous allons le mettre à excution, nous ferons préparer des rapports, nous nous renseignerons, nous agirons. Voilà ce que le pays demande à tout gouvernement de faire.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur, ce bill a été discuté assez longuement lors de sa deuxième lecture et ensuite en comité. Nous devons beaucoup à l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) pour son excellent discours sur cette question qu'il a tant à cœur. Je puis dire, au nom du Gouvernement, et au nom aussi des membres de cette Chambre, je crois, que personne ne doute qu'il ne soit animé des motifs les plus purs en insistant sur cette question. Il y a déjà quelques années qu'il s'en occupe avec constance et persistance, et il ne fait aujourd'hui que ce qu'il a fait dans les années précédentes. Nous ne doutons aucunement que le seul motif qui l'anime est celui de voir se réaliser tout ce qu'il croit être le plus dans l'intérêt de l'Intercolonial et de la solution du problème des transports du Canada.

Je ne crois pas devoir discuter la question de l'Intercolonial dans toutes ses phases pour le présent, vu que nous ferons cette discussion très prochainement, et je pourrai montrer alors beaucoup de raisons très fortes en faveur du chemin de fer de l'Etat. Toute différence d'opinion que nous pouvons avoir quant à l'administration et à l'état du chemin de fer sera discutée à fond en cette occasion.

Monsieur l'Orateur, je m'accorde avec mon honorable ami lorsqu'il dit avec beaucoup de vérité que ce chemin de fer d'utilité publique appartient au pays. Partout où je suis allé, particulièrement dans la province d'Ontario, je me suis efforcé de faire comprendre au peuple de cette province que le chemin de fer intercolonial lui appartient tout autant qu'à celui des Provinces maritimes, et que la province d'Ontario en a reçu des avantages marqués. Je connais plusieurs personnes qui font un grand commerce comme les Provinces maritimes et expédient depuis plusieurs années leurs marchandises dans les Provinces maritimes par le chemin de fer intercolonial, et ces expéditeurs, de même que les consommateurs de l'Est, ont reçu de grands bénéfices des taux réduits de transport sur ce chemin de fer. Je ne prétendrai pas présentement, et je ne l'ai jamais prétendu, que l'Intercolonial appartenait plus à une

partie du Canada qu'à une autre. Il appartient à tout le pays, et telle est la raison qui m'a engagé à libeller mon bill de façon à ce qu'il puisse être approuvé dans toutes les parties du Canada.

Nous avons discuté ce bill assez longuement dans la Chambre et au comité. Quelques-uns, je le sais, ont condamné d'une manière absolue toute proposition d'acquisition de lignes tributaires, et je ne suis aucunement de l'avis de l'honorable député quand, sans sourciller, il reproche au ministère de manquer de courage. Celui-ci, à ce qu'il me semble bien, fait preuve de beaucoup de courage en abordant cette question de la manière qu'il le fait. Dans la discussion générale de ce projet de loi, on a affirmé que tout ce que nous étions autorisés à faire aux termes du présent bill, nous aurions été à même de le faire quand même. C'est vrai dans une certaine mesure; mais le Gouvernement et le Parlement, en soumettant et adoptant cette mesure, ont consacré par voie législative le principe de l'opportunité de l'acquisition par l'Intercolonial de lignes tributaires, toutes les fois que l'opération paraîtrait avantageuse. C'est la règle que nous avons adoptée. Le Parlement me paraît avoir fait preuve de courage, et non pas de timidité, à cet égard.

Voyons maintenant quelle est la teneur du projet de loi. L'honorable député juge que nous ne devrions pas laisser au conseil d'administration le soin de décider si le chemin de fer se trouve ou non dans des conditions d'aménagement acceptables, et s'il y a lieu pour l'Etat d'en faire l'acquisition. Tout se borne à savoir qui doit être chargé de régler la question. Le ministre actuel des Chemins de fer n'est pas, et aucun de ses prédécesseurs, que je sache, n'a été un administrateur de profession de chemin de fer. L'opinion, ou les propositions, qu'il est appelé à soumettre au conseil ou au Parlement, lui viennent nécessairement de quelque autre, et cet autre doit être au fait de la besogne. Quelle que soit notre opinion quant à l'opportunité de la création de ce conseil d'administration, nous devons en passer par ses décisions sur beaucoup de choses, et même sur toutes choses se rattachant à l'exploitation du réseau de l'Etat. Les membres de ce conseil sont tenus d'être renseignés et de fait ils le sont. Son président est l'ingénieur en chef et sous-ministre du département des Chemins de fer et des Canaux, et c'est à ce conseil, ou à son président, que le ministre doit s'adresser en vue de se faire une opinion ou de formuler une proposition.

Dans une hypothèse, il doit s'en rapporter à tel fonctionnaire; dans l'autre, il doit s'en rapporter à ce même fonctionnaire et à plusieurs autres agissant de concert avec lui et renseignés quant aux détails de l'ex-

ploitation. Je soumets que l'opinion du conseil d'administration est bien celle sur laquelle nous pouvons faire le plus de fond dans un cas de ce genre; car si le conseil ne sait pas ce qu'il y a lieu de faire dans l'intérêt de l'Intercolonial, et du développement des opérations sur son réseau, alors personne ne doit le savoir. On ne contestera pas, je pense, que des administrateurs de chemin de fer de profession sont censés en connaître autant et plus que les simples mortels quant à l'effet que pourrait avoir sur l'exploitation du chemin de fer de l'Etat l'acquisition d'embranchements. Ce que nous en faisons n'est pas pour nous soustraire à une responsabilité. Le ministère est tenu d'assumer et assume la responsabilité de toute proposition qu'il fait à cet égard. Il n'a nullement la pensée de restreindre la mesure de cette responsabilité; mais dans maintes circonstances, il devra nécessairement consulter quelqu'un en état de le renseigner, et ce quelqu'un, aux termes du projet de loi, c'est le conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat.

On s'est beaucoup occupé de la question de l'inopportunité de l'acquisition de lignes afférentes tant qu'elles ne présentent pas les conditions requises pour leur exploitation. L'honorable représentant d'Hamilton-est (M. Barker), a donné beaucoup d'attention au côté pratique de cette question, et c'est ce qui nous a engagé à proposer cet amendement, et ce qui a engagé la comité à l'adopter. L'opinion publique, il faut bien le reconnaître, n'est pas unanime sur cette question de l'acquisition des embranchements sans une restriction de cette nature. Quant à moi, je suis bien persuadé que, si l'Intercolonial était la propriété d'une compagnie particulière, l'acquisition de tous les embranchements de quelque valeur serait déjà un fait accompli.

Je ne crois pas me tromper non plus en affirmant qu'il se trouve des embranchements qu'aucune grande compagnie de chemin de fer ne voudrait acquérir même à vil prix. Mais il s'en trouve d'autres dont les conditions d'aménagement et d'exploitation sont telles que l'Etat aurait intérêt à les prendre à bail. Il s'agit ici des embranchements qui, dès aujourd'hui, sont dans des conditions d'exploitation profitable. Mais s'il s'en trouvait d'autres un de ces jours dont l'acquisition paraîtrait devoir être favorable à la solution du problème des transports et à la bonne exploitation des chemins de fer de l'Etat, nous serions à même, aux termes du présent acte, ou même indépendamment de lui, de négocier leur acquisition dès qu'ils auraient été placés dans les conditions voulues. Je ne partage pas les craintes exprimées par l'honorable député quant aux lignes afférentes de moindre importance. Si le conseil constatait que dans telle ou telle situation une ligne de chemin de fer, une fois convenablement installée et administrée, serait susceptible d'une exploitation profitable, je suis persuadé qu'on trouverait facilement les fonds nécessaires pour mettre ces lignes secondaires dans les conditions requises pour leur location.

Toutefois, c'est là affaire d'opinion. Mais le présent projet de loi a été rédigé à l'origine en vue seulement de consacrer le principe de l'acquisition d'embranchements dans les cas jugés favorables. Un grand progrès a été effectué à cet égard. En second lieu, on a posé en principe l'opportunité d'agir avec circonspection, de ne conclure l'acquisition d'aucun de ces embranchements, si ce n'est après avis favorable d'un conseil d'administrateurs compétents; et en troisième lieu, il a été prescrit que le marché ne serait définitivement conclu que lorsque le Parlement l'aurait sanctionné.

Aux termes de cette loi, nous ne saurions faire l'acquisition d'un embranchement tant qu'il ne serait pas dans de bonnes conditions d'exploitation. Ces restrictions, je le reconnais, sont très rigoureuses, et l'intérêt public se trouve jalousement sauvegardée, quelle que soit la composition du ministère, celui-ci se trouvant hors d'état de prendre inconsidérément à bail des embranchements dont l'exploitation ne serait nullement avantageuse à l'Intercolonial. D'honorables députés se sont inquiétés, semble-t-il, de ce que la prise à bail d'embranchements pourrait engager de vive force le Gouvernement à se charger de frais énormes de premier établissement et à augmenter d'autant le chiffre de la dette publique. Cette question a été discuté assez à fond.

Telle était, semble-t-il, l'opinion de plusieurs honorables députés tant de l'un que de l'autre parti; mais c'est en vue de résoudre cette difficulté et d'engager la Chambre à approuver unanimement le principe de l'acquisition des embranchements, une fois toutes les précautions prises pour s'assurer de leur bon état, que le présent amendement a été inséré dans l'acte. Celui-ci, à ce que je crois, constitue un grand progrès, et produira de meilleurs résultats que l'honorable député (M. Emmerson) ne le pense actuellement. Sous l'empire de cette loi, si je ne me trompe, le projet de rattachement de lignes afférentes et auxiliaires au réseau de l'Intercolonial recevra un commencement d'exécution, et la solution du problème des transports dans l'Est du Canada sera rendue plus facile.

M. D. MACDONALD (Picton): Lors de la discussion générale de ce projet de loi j'ai dit ce que je pensais de l'opportunité de l'acquisition d'embranchements par l'Etat, et j'attendrai que le ministre ait soumis son exposé de la situation pour exprimer mes vues touchant le mode d'administra-

tion de l'Intercolonial actuellement en vigueur. Je me bornerai à dire que je ne suis pas entièrement d'accord avec le ministre, lorsqu'il affirme que le conseil d'administration est le meilleur juge des décisions à prendre en matière d'acquisition d'embranchements.

L'hon. M GRAHAM: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. MACDONALD: Le ministre a dit quelque chose dans ce sens.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai dit que le conseil d'administration était mieux en état de dire quels embranchements pourraient être avantageusement rattachés à l'Intercolonial.

M. MACDONALD: Tout dépend de la composition de ce conseil et des motifs qui dicteront ses décisions. Si le conseil n'a en vue que de saigner à blanc ceux qui utilisent l'Intercolonial, et cela sans égard aux intérêts de la région desservie, alors, je dis que ce conseil n'est pas le meilleur juge de l'opportunité de l'acquisition des embranchements. Mais en prenant la parole en ce moment, j'ai surtout pour objet de signaler à l'attention du ministre la rédaction défectueuse de certaines dispositions du projet de loi. L'article 3 autorise le ministre des Chemins de fer à prendre à bail des embranchements, une fois remplies certaines conditions préliminaires: 1) que la location de l'embranchement ait été recommandée par le conseil d'administration; 2) qu'elle ait été autorisée par le Gouverneur en conseil; 3) qu'un rapport de l'ingénieur constate que l'aménagement du chemin de fer est tel que son exploitation puisse se faire avantageusement et sûrement. Toutes ces conditions doivent être remplies avant qu'il puisse conclure le marché, et une fois le bail signé, il est à même d'exploiter l'embranchement.

L'hon. M. EMMERSON: Il doit s'y faire autoriser par les Chambres.

M. MACDONALD: Il pourrait se mettre à exploiter sous la réserve de la ratification du bail, suivant que la loi l'ordonne.

L'hon. M. EMMERSON: On a déclaré que le Gouvernement ne se mettrait à exploiter qu'une fois le bail ratifié par les Chambres.

M. MACDONALD: Mais certaines expressions de l'article 3 semblent destinées à produire un état de choses ridicule, à moins que leur emploi ne soit que l'effet d'une rédaction très défectueuse. Aux termes de la disposition supplémentaire insérée au cours de la discussion au comité, le ministre, une fois le bail rédigé, et toutes les conditions préliminaires remplies, et la ratification par les Chambres obtenues, devrait soumettre toute la question de la légalité des opérations au conseil d'administration et à l'ingénieur en chef. Il est nettement déclaré que le bail restera absolument sans effet tant que le conseil d'administration et l'ingénieur en chef n'en auront pas approuvé les stipulations.

L'hon. M. EMMERSON: Même une fois sanctionné par les Chambres?

M. MACDONALD: La loi n'est pas très précise sur ce point. On pourrait croire que ce conseil serait en mesure d'infirmer les décisions du Parlement. Cette disposition de la loi sous sa forme actuelle peut fort bien vouloir dire qu'une fois toutes les conditions préalables remplies, une fois la décision prise par le Gouverneur en conseil et les Chambres, le bail devra être de nouveau soumis au conseil d'administration et à l'ingénieur en chef. J'ai été d'avis que le conseil d'administration devrait être appelé à approuver les stipulations du bail, bien que je ne considère pas ce conseil infaillible; mais je dois dire que cette dernière partie de l'article me paraît absolument n'avoir aucune raison d'être.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): La critique de l'honorable député préopinant (M. Macdonald), ne me semble pas bien fondée. Aux termes de l'article, il est nécessaire tout d'abord d'obtenir le rapport de l'ingénieur en chef constatant que l'aménagement de la ligne est tel que son exploitation peut se faire dans des conditions profitables et sûres. Puis, le ministre est autorisé, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, à conclure un bail; et les stipulations de ce bail doivent être approuvées par le conseil d'administration, et ici, l'on a en vue, je suppose, le prix de location.

L'hon. M. EMMERSON: Après que le bail est fait?

L'hon. M. PUGSLEY: Après que le bail est rédigé. Puis les conditions du bail doivent être approuvées par le conseil d'administration. Le conseil fait son rapport au ministre des Chemins de fer sur les conditions auxquelles on se propose d'affermer la voie ferrée, sur la durée du bail et sur les autres conditions de ce genre. Ceci ayant été fait, le ministre des Chemins de fer dans le cours ordinaire des choses fera exécuter un bail avec la compagnie tout en spécifiant que le bail n'entrera en vigueur que lorsqu'il aura été ratifié par le Parlement. Puis, en temps et lieu, le ministre des Chemins de fer soumettra le bail au Parlement avec un bill sommaire approuvant les conditions du bail. Une fois ce bill adopté, le bail entrera en vigueur et en fonctionnement. Pour ma part je ne vois aucune difficulté à la mise à exécution de cet article.

M. MACDONALD: En ce qui concerne l'interprétation du statut, est-ce que l'honorable ministre ne croit pas que l'acte que l'on se propose de faire en vertu du dispositif de la fin est un acte qui doit se produire après que le bail a été dûment rédigé, et que ce dispositif décrète que le ministre en appellera de nouveau au conseil d'administration ainsi qu'à l'ingénieur en chef pour que celui-ci fasse rapport sur la condition de la ligne? La première partie de ce bill décrète que ses fonctions consistent à faire rapport sur l'état de la voie ferrée. N'est-ce pas là une condition subséquente imposée par cet acte au ministre après la présente législation et tous les rapports préliminaires, après la rédaction du bail?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois qu'il y a là une disposition inutile au sujet de l'approbation par l'ingénieur en chef des clauses et conditions du bail. Mais je ne vois aucune objection à cela. L'ingénieur en chef est le fonctionnaire spécialiste du ministère des Chemins de fer, et bien que cela puisse ne pas être nécessaire, je ne vois pas qu'il puisse en résulter des inconvénients. Quant à l'approbation du conseil d'administration, si je comprends bien, cela veut dire que les conditions seront approuvées après que le bail aurait été rédigé, pas après son entrée en vigueur.

M. MACDONALD: Il n'aurait ni force ni effet.

L'hon. M. PUGSLEY: Jusqu'à ce qu'il ait été ratifié par le Parlement. Je dirais que le projet de bail devra être approuvé par le conseil d'administration. Si ce conseil l'approuve, alors il est mis à exécution, et il est mis à exécution sujet à l'approbation du Parlement, et lorsque le Parlement l'approuve alors le bail devient exécutoire.

Je crois que mon honorable ami se montre trop minutieux. La question principale à considérer est de savoir si, comme le prétend mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson) le Gouvernement doit, ou ne doit pas exiger que l'ingénieur en chef fasse un rapport concluant que le chemin de fer offre toutes les garanties de sécurité et peut être exploité avec succès. C'est une objection importante, mais si la Chambre est d'avis qu'il est désirable d'avoir le certificat de l'ingénieur en chef déclarant que le chemin est en bon état de sécurité pour l'exploitation, alors il me semble que l'on peut régler les détails sans la moindre difficulté.

Pendant que j'ai la parole, je veux dire un mot au sujet de l'opportunité d'exiger que le chemin offre des conditions de sécurité. Je crois que mon honorable ami, lorsqu'il était ministre des Chemins de fer, était, tout autant qu'il l'est maintenant, en faveur de l'acquisition à bail par le Gouvernement, des embranchements de l'Intercolonial et de leurs lignes de raccordement. Il sait qu'il y a des années, alors que nous étions, lui et moi, membres de la législature provinciale du Nouveau-Brunswick, nous étions d'accord pour demander aussi énergiquement que nous le pouvions, que l'on prît des mesures dans ce sens. Et lorsque mon honorable ami est devenu ministre des Chemins de fer, je n'ai aucun doute qu'il a usé de toute son influence légitime pour amener ce résultat.

L'hon. M. EMMERSON: Nous avons pris possession de l'un d'eux.

L'hon. M. PUGSLEY: On a pris possession de l'un d'eux, le "Canada-Eastern", et il est devenu partie du réseau de l'Intercolonial. Mais ceci est une affaire d'une grande importance. C'est une affaire au sujet de laquelle le Gouvernement doit agir lentement, quel que soit le parti au pouvoir ou quel que soit le ministre des Chemins de fer. Je crois que l'on admettra qu'il est non seulement peu désirable, mais impossible en ce qui concerne l'acquisition des embranchements de l'Intercolonial, d'agir plus rapidement que l'opinion publique ne le demande.

Il y a eu jusqu'à présent beaucoup de doute, chez bon nombre de gens,—je crois que c'est la minorité, mais ils sont assez nombreux, et comptent dans leurs rangs quelques membres de cette Chambre—quant à la sagesse de la ligne de conduite que l'on se propose d'adopter. Nous avons jugé opportun d'agir avec prudence. Nous avons cru qu'il vaudrait mieux pouvoir dire au Parlement que nous ne nous proposons pas de prendre des mesures qui seraient de nature à alourdir le fardeau de la dette du pays.

L'hon. M. EMMERSON: Je suppose que ce serait là une chose terrible.

L'hon. M. PUGSLEY: A tort ou à raison, nous avons cru que le Parlement n'autoriserait probablement pas le Gouvernement à contracter une très forte dette, au compte des dépenses imputables sur le capital, afin de prendre possession de ces embranchements. Nous avons, en conséquence, demandé au Parlement d'approuver ce que je crois être une mesure raisonnable, une mesure qui, à mon avis, produira les résultats désirés, en permettant à l'Intercolonial de prendre possession de tous les embranchements qui, selon toute probabilité, amèneront beaucoup de trafic à la ligne mère. Dans l'admirable discours qu'il vient de faire à la Chambre, mon honorable ami de Westmoreland, tout en approuvant la ligne de conduite du Gouvernement en tant qu'il s'agit du principle du bill, a exprimé la crainte qu'il n'y aurait pas ou qu'il y aurait peu de compagnies qui pourraient bénéficier de ses dispositions. Je ne crois pas que mon honorable

ami ait raison de craindre. Prenez le cas de tout grand embranchement que le conseil d'administration pourrait juger opportun d'acquérir en vertu d'un bail à long terme et d'exploiter comme partie de l'Intercolonial.

Le conseil d'administration disait avec raison à la compagnie: Si vous mettez votre chemin en bon état; si vous faites les réparations et si vous le rendez conforme au type de chemin que nous voulons avoir; si vous faites les réparations conformément aux devis que nous vous soumettons, ces réparations vous coûteront une certaine somme d'argent, et il sera juste en conséquence qu'en sus du loyer auquel vous avez droit pour votre chemin dans son état actuel, il vous soit alloué un loyer constituant un intérêt raisonnable sur les dépenses qu'il vous aura fallu faire sur le chemin afin de le rendre conforme aux dispositions de cet article. Or, s'il y a une compagnie dont le chemin a une valeur quelconque et peut procurer quelque avantage à l'Intercolonial ou à la région qu'il traverse, je dis que le conseil d'administration consentira à affermer ce chemin et recommandera de l'acquérir par un bail à long terme, et dès que le ministre des Chemins de fer s'engagera, le chemin étant en état convenable, à l'affermer à un prix qui représenterait l'intérêt sur la valeur du chemin dans l'état où il est, plus un intérêt raisonnable sur le montant qui serait requis pour le mettre en état de se conformer aux termes du statut dès que cela sera fait, lorsqu'il pourra être affermé en vertu d'un bail de 99 ans par exemple, nulle n'éprouverait la moindre difficulté à conclure les arrangements financiers nécessaires pour mettre le chemin dans un état propre à justifier, de la part du ministre, l'exécution du bail en question. En conséquence, je crois à l'efficacité de ce statut. Je crois qu'il aura pour résultat de mener à bonne fin le programme que mon honorable ami de Westmoreland, moi-même et bon nombre d'autres citoyens de la province du Nouveau-Brunswick avons préconisé depuis des années, tant dans la législature que sur les tréteaux publics, et que cela produira les résultats les plus avantageux, non seulement pour les Provinces maritimes, mais encore pour la province de Québec et pour toute la région traversée par l'Intercolonial.

M. R. L. BORDEN: Avant que le bill soit adopté, je voudrais faire remarquer, à propos de ce que vient de dire le ministre des Travaux publics, qu'à mon avis le Gouvernement devrait faire preuve de beaucoup de prudence avant de conclure un arrangement avec une compagnie de chemin de fer, quelle qu'elle soit, pour que cette compagnie dépense de l'argent sur une ligne particulière afin de la mettre en bon état de sécurité pour l'exploitation. Il me semble qu'il est très possible que l'intérêt public ne trouve pas son compte à un arrangement de ce genre, à moins qu'il ne soit accompagné d'excellentes sauvegardes en ce qui concerne les dépenses. Je prendrai la liberté de recommander à mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et des Canaux, d'être très circonspect en ce qui concerne les conditions de semblables arrangements et les sauvegardes qui les accompagnent.

Mon honorable ami le député de Pictou (M. Macdonald) a appelé l'attention sur la rédaction de l'article et je partage son opinion que, sous certains rapports, elle ne saurait être considérée comme une rédaction très artistique. Cependant, je crois que l'on peut raisonnablement deviner à travers cette rédaction ce que le ministre devra exposer au Parlement lorsqu'il lui soumettra un projet d'affermage de certaines lignes. En premier lieu, il devra produire l'avis émis par le conseil d'administration du département. En second lieu, il devra produire le rapport de l'ingénieur en chef du chemin de fer et ce à l'effet que la ligne est en bon état de sécurité pour l'exploitation. En troisième lieu, il lui faudra produire son bail et se procurer un certificat de ces deux autorités portant que les clauses et conditions qui y ont été insérées ont leur approbation, eu égard aux résultats avantageux qui devront en découler pour le chemin de fer de l'Etat. S'il produit tout cela devant le Parlement, il me semble qu'il remplit toutes les conditions exigées par cet article, et qu'il appartiendra alors au Parlement de considérer s'il est de l'intérêt public de conclure le bail. Je crois que l'on peut raisonnablement arriver aux conclusions qui précèdent en examinant cet article. Il est possible que le sens eût pu être rendu en termes plus clairs et plus explicites, mais il n'est pas difficile de constater que telles sont les conditions qui doivent être observées avant que le ministre des Chemins de fer puisse demander au Parlement de ratifier un bail de ce genre.

(Le projet de loi est lu la 3e fois et adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de M. Fielding, portant que M. l'Orateur quitte le fauteuil et invite la Chambre à se constituer en comité général, afin de délibérer sur les voies et moyens applicables aux subsides à accorder à Sa Majesté.

M. LOGGIE: Quand la Chambre a levé sa séance hier, je lui adressais quelques observations en réponse aux critiques formulées par le député d'Essex-nord (M. Wilcox). Je n'ai que peu de chose à ajouter à ma réplique; seulement je présente-

rai au comité une réponse à ses affirmations au sujet de la commission des chemins de fer. Cette commission, dit-il, est la plus belle institution du pays, mais il ajoute:

Je ne voudrais pas affirmer, toutefois, que c'est au Gouvernement même que revient le mérite de la création de cette commission. C'est au Parlement qu'il faut en envoyer la louange.

Voilà, certes, une affirmation qui a le mérite de l'originalité. D'après cette doctrine, il ne faudrait pas tenir compte au parti conservateur des grandes œuvres qu'il a accomplies. Pourquoi ne pas en attribuer le mérite au Parlement? Le parti conservateur s'est contenté de présenter la mesure. Si l'honorable député tient compte au gouvernement conservateur de ses bonnes mesures, il doit également tenir compte au gouvernement libéral d'une mesure digne de louange. En outre, bien que la commission des chemins de fer, à son avis, soit la plus belle institution du pays, il trouve néanmoins matière à critique en matière d'inégalité de traitement ou de préférence indue à l'égard des tarifs de chemin de fer. Certes, notre collègue ne saurait tenir le Gouvernement responsable à cet égard; d'autant plus que la commission des chemins de fer, en fixant l'échelle des tarifs de transport ne consulte ni l'intérêt de telle localité en particulier ni le genre de transport qui l'intéresse.

Il blâme, de plus, la commission pour n'avoir pas réglé que les lignes téléphoniques aient la faculté de traverser les voies ferrées. Mais il doit, pourtant, savoir que pareille éventualité est prévue. Il suffit de suivre la procédure régulière, chose assez facile, du reste, et l'autorisation est accordée à fort bref délai, à moins que quelque raison valable ne provoque son refus.

Il reste un autre argument qu'il a formulé et que je passerais sous silence, s'il n'eût donné la réplique à cet égard au ministre des Douanes (M. Paterson). Il prétend que le Gouvernement n'a pas juridiction pour établir législativement les tarifs. En principe, d'une façon générale, cela est peut-être vrai; mais comme le ministre des Douanes l'avait fait observer, la veille, lorsque le Gouvernement légiféra au sujet du chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau, il inséra dans sa loi un article portant que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique serait tenue d'abaisser ses prix de transport pour tout le grain transporté sur ses lignes. Cela revenait à une majoration d'environ 3 cents par 100 livres dans le prix réalisé par les cultivateurs pour leur grain. En pareille circonstance, le Parlement peut donc réglementer législativement les prix des marchandises.

Une autre affirmation de l'honorable député, c'est que la taxation douanière est demeurée stationnaire en 1896 et il s'appuie sur l'allégation que les taxes douanières, en 1896, étaient à peu près similaires à ce qu'elles étaient en 1909, pour les marchandises imposables. Mais est-ce bien là une proposition loyale ? L'honorable député n'aurait-il pas fait preuve de plus de loyauté en plaçant la taxe sur toutes les importations en 1896 et en instituant la comparaison avec la taxe imposée sur toutes les entrées en douane en 1909?

S'il veut consulter le rapport de l'Industrie et du Commerce, voici les chiffres qu'il y aurait trouvés: en 1896, on a perçu sur les importations entrées en douane au Canada, $19.13 pour chaque $100 valant de marchandises. En 1909, le chiffre de la taxe perçue sur $100 valant de marchandises a été de $16.58; soit une réduction de $2.55. C'est-à-dire qu'en 1909, la quotité de la taxation a été inférieure de 13 p. 100 à la quotité de 1896. Appliquez ces chiffres aux importations et vous verrez ce que le peuple canadien aurait économisé, s'il eût importé, en 1896. la même quantité de marchandises qu'en 1909. Il aurait mis dans son gousset $7,344,000. Et cependant mon honorable collègue a eu l'audace de dire au public que la quotité des droits de douane n'accuse pour ainsi dire pas de réduction, comparativement à 1896. La moyenne des importations, pour les treize années écoulées, est de $216,000,000. Appliquant à ces entrées l'économie de $2.55 par $100 valant de marchandises importées, on constate que la moyenne des sommes ainsi économisées par le peuple, comparativement à ce qu'il aurait déboursé en 1896, si le chiffre des entrées eût été aussi élevé qu'aujourd'hui, est de $5,508,000, soit pour les treize années, $71,604,000.

J'ai dit que le chiffre de la réduction des taxes est de 13 p. 100. L'autre jour, au cours de ses observations, le ministre des Douanes (M. Paterson) a porté cette réduction à 12 p. 100. C'est que le ministre datait son calcul de 1897, tandis que le mien date de 1896.

L'autre jour, le député de Toronto-nord (M. Foster), nous a dit que le parti libéral demande au peuple presque deux fois autant que ses prédécesseurs. Il a porté cette somme à $618,000,000 depuis l'avènement du gouvernement actuel. Qu'il prenne 12 p. 100 de cette somme et il constatera combien le peuple canadien aurait payé de taxes douanières supplémentaires si la quotité des droits fût demeurée similaire à celle de 1896. Cette somme se monterait à $74,160,000.

La quotité des droits est basée sur les besoins fiscaux et ces recettes devraient être suffisantes pour faire face aux dépenses courantes. Bien plus, dans un pays comme le nôtre, à mon avis, les recettes devraient être assez exubérantes pour subvenir aux frais des travaux publics de

moindre importance, sans grossir le chiffre de la dette publique.

Ici, que le député de Toronto-nord me permette de le féliciter de la doctrine qu'il formulait ici, il y a deux ans. Il nous dit alors que la pratique convenable serait de demander aux recettes courantes le paiement des frais afférents aux travaux publics de moindre importance; puis, lorsqu'il s'agit de dépenses fort élevées, comme celles se rattachant à la construction du Grand-Tronc-Pacifique, il faut recourir à l'emprunt, remboursable en tant d'années, laissant ainsi les générations futures supporter une partie du fardeau. A mon avis, c'est là une doctrine saine, et c'est précisément celle qu'applique actuellement le ministre des Finances. Or, cette année, le député de Toronto-nord formule une autre proposition, presque diamétralement opposée à celle qu'il préconisait, il y a quelques années. En ce moment, dit-il, les recettes roulent à grands flots dans les caisses publiques et il est temps de consacrer une partie de nos excédents à la réduction de la dette nationale. Cette année, il nous propose de rogner les dépenses à exécuter pour les travaux publics de moindre importance et d'appliquer cet excédent à la réduction de notre dette. L'honorable député est coutumier du fait. Ses cris d'alarme par le passé, ont abouti à l'impuissance. Son nouveau cri d'alarme n'aboutit pas davantage.

Je félicite le pays de sa prospérité. Mais à mon avis, ce n'est pas le moment de réduire le chiffre des dépenses affectées aux travaux publics de moindre importance. Nous vivons à une époque de grand progrès: les ressources du Canada se développent sans cesse; la richesse publique s'accroît rapidement; les capitaux étrangers cherchent des placements au pays; le flot de nos exportations et de nos importations monte toujours; nos industries nationales sont en pleine exploitation et il existe une vive demande pour la consommation des produits de nos industries manufacturières. Nos terres fertiles ont donné de superbes récoltes de blé et d'autres céréales, et par là nos cultivateurs ont vu des millions de dollars tomber dans leur caisse. Ce n'est donc pas en pareille circonstance qu'il faut pousser le cri d'alarme.

Jetons un coup d'œil sur l'état de la dette publique. Je vois par le Livre bleu que, sous le régime actuel, la dette publique s'est gonflée, en chiffres ronds, de $65,000,000, durant douze années et trois quarts. La construction du Grand-Tronc-Pacifique a absorbé $58,000,000 de cette somme, y compris le pont de Québec. Et en même temps, nous consacrons aux travaux publics de moindre importance, non pas $7,000,000, mais $165,000,000, soit $10,000,000 en moyenne annuellement, et cependant durant cette période nous n'avons ajouté que $7,000,000 à la dette nette du pays, en sus des sommes consacrées à la construction du Grand-Tronc-Pacifique.

Un mot au sujet d'une observation du député de Toronto-nord (M. Foster). Sous le régime conservateur, dit-il, la dette publique s'est gonflée de $118,000,000; mais il nous rappelle que parmi ces $118,000,000 figurent $10,000,000 consacrés à l'achat de 7,500,000 acres de terre, de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique; or, à son avis cette somme doit figurer à l'actif, et il ajoute que tout homme impartial, en faisant le calcul des $118,000,000 ajoutés à la dette par le parti conservateur, inscrirait ces $10,000,000 à l'actif, dans le grand-livre. Je me range à l'avis de l'honorable député à cet égard et j'avoue que tout critique impartial, en faisant le calcul des sommes ajoutées à la dette par le parti conservateur, serait ces $10,000,000 à l'actif.

Hier, le député de Grey-est (M. Sproule) a prétendu que si nous défalquons de la dette le coût de construction du Grand-Tronc-Pacifique, il faudrait également en déduire les frais de construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Il y a une raison fort plausible qui s'oppose à ce qu'on défalque de la dette le coût du chemin de fer canadien du Pacifique, tout en nous autorisant à y faire figurer les frais de construction du Grand-Tronc-Pacifique, et l'autorité que j'invoque ici est le député même de Toronto-nord (M. Foster). Cette raison est fort probante, en effet; car d'un côté, nous sommes propriétaires du Grand-Tronc-Pacifique, nous avons la terre à notre actif; mais nous ne sommes pas propriétaires du chemin de fer canadien du Pacifique; nous n'avons aucun intérêt dans ce réseau, sauf en tant qu'il contribue à la prospérité du pays.

Si nous plaçons à l'actif les $10,000,000, figurant dans les $118,000,000 ajoutés à la dette par le parti conservateur, nous sommes autorisés pour la même raison à inscrire de l'autre côté du grand-livre la dépense afférente au Grand-Tronc-Pacifique ; car on convient que, dans un avenir rapproché, ce réseau constituera une propriété d'une grande valeur qui nous donnera un rendement rémunérateur; et je le répète, c'est à peu près comme si nous vendions le Grand-Tronc-Pacifique, quitte à placer l'argent en banque et à percevoir l'intérêt. Le député de Toronto-nord, dont j'admire la fertile imagination, aurait bien pu mettre les $58,000,000 de l'autre côté du grand-livre, contre les $65,000,000 que le Gouvernement a ajoutés à la dette publique, durant les douze années et trois quarts. L'eût-il fait, il aurait constaté que la dette ne s'est grossie que de $7,000,000, représentés par $100,000,000 consacrés à des travaux publics de moindre importance.

M. GEORGE TAYLOR: L'honorable député affirme que le Gouvernement actuel a réduit la quotité de la taxation de 13 p. 100. Je le prierais de me signaler quelque article de première nécessité qui ait été l'objet de pareil abaissement de taxe. A-t-on abaissé le chiffre de la taxe douanière sur les tabacs, les sucres, le thé ou le café, l'épicerie de tout genre, la farine, les beurres, les fromages, le coton, les chaussures, les machines aratoires ou la quincaillerie? Le Gouvernement a-t-il abaissé la taxe sur ces articles? N'a-t-il pas plutôt relevé l'impôt?

M. LOGGIE: Je n'ai nullement l'intention de parcourir toute la liste que mon honorable ami vient de mentionner, mais, je vais lui en donner une qui se présente justement à ma mémoire, non peut-être une dans laquelle il ne fait choix de placements mais une qui est d'intérêt primordial pour le pauvre pêcheur, l'homme habitant le long de la côte maritime et l'homme vivant dans les régions reculées de l'Ontario, où il n'y a pas de lumière électrique. S'il veut acheter son huile, combien moins a-t-il à payer? Combien moindre est la taxe imposée sur le pétrole raffiné.

M. GEORGE TAYLOR: Quelle est la taxe imposée sur le peuple canadien, par le Gouvernement, pour compenser cette réduction?

M. LOGGIE: On a réduit d'environ 50 p. 100 le droit imposé sur le pétrole, et d'environ $300,000 le droit imposé sur le sucre, me dit-on. Je parle en connaissance de cause en ce qui concerne le pétrole.

M. GEORGE TAYLOR: L'honorable député prétend-il qu'on peut acheter le pétrole à meilleur marché qu'en 1896?

M. LOGGIE: L'honorable député me pose une autre question maintenant. Il me demande, si le prix du marché actuel pour le pétrole est plus élevé qu'il y a douze ou quinze ans. Ceci est une proposition entièrement différente. Ce que je me suis efforcé d'expliquer à l'honorable député c'est que les droits ont été réduits d'environ 50 p. 100.

M. GEORGE TAYLOR: Mentionnez-moi l'article sur lequel on a opéré une réduction de droits.

M. LOGGIE: C'est le pétrole. Vous pouvez trouver mes chiffres à la page 14 du rapport du ministère du Commerce et vous rendre compte de tous les droits imposés sur les articles importés, passés en douane en 1896, comparativement à ceux passés en 1909.

M. GEORGE TAYLOR: Que mon honorable ami compare la liste des marchandises soumises aux droits de douane pour les années 1896 et 1909. Qu'il laisse de côte les marchandises entrant en franchise.

M. LOGGIE: L'honorable député d'Essex-nord (M. Wilcox) vient de le faire. Il n'est nul besoin de répéter ce que l'honorable député a dit, et je pense que selon son point de vue, il s'est parfaitement acquitté de sa tâche, mais s'il avait voulu faire une critique consciencieuse il aurait dû prendre comme base de son argument la moyenne des droits d'entrée imposés sur toutes les importations.

M. GEORGE TAYLOR: Non, ceci est la manière d'agir des libéraux, mais ce n'est pas juste.

M. LOGGIE: Maintenant, il y a une ou deux remarques que je me permettrai de faire en ce qui concerne la dette publique. Je me suis efforcé d'expliquer que nous avons réduit le taux des impôts. Mais je désire signaler à la députation que nous avons réduit non seulement le taux des impôts, mais aussi le taux de la dette "per capita", et je puis vous le démontrer par les rapports contenus dans les Livres bleus.

M. GEORGE TAYLOR: Voilà maintenant que vous contredisez le ministre des Finances.

M. LOGGIE: Je vous demande pardon, le ministre des Finances a dit la même chose. La dette, par tête, en 1897, suivant les comptes publics, était de $50,87; en 1909, la dette était réduite à $45,33, une réduction de 10 p. 100. Mais il y a encore mieux. Je prie la Chambre de se rappeler ce que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a dit. Il désirait consacrer $10,000,000 à l'achat de terrains de l'autre côté de la frontière. Déduisez vos $58,000,000 de la dette augmentée, et par le fait, vous réduisez la dette "per capita" à $35.22, soit une réduction de 30 p. 100 de ce qu'elle était en 1897. Mais l'honorable député de Toronto-nord nous dit que cela ne prouve rien. Si l'honorable député avait une dette à payer et pouvait employer ses deux mains à en effectuer le paiement, je puis lui donner l'assurance que si deux autres mains étaient mises en réquisition pour aider au payement, il lui serait bien plus facile de payer cette dette. A mon avis, ceci est une excellente illustration. Si pratiquement, nous ne devons aujourd'hui que ce qus nous avions coutume de payer il y a douze ans et neuf mois, et avons une population de sept millions et demi au lieu de cinq millions pour payer la dette publique, il me semble que c'est un fait essentiel pour corroborer tout ou chaque point de mes affirmations.

Maintenant, l'honorable député, nous dit que le point important, c'est que nous avons pris $11 "per capita" au lieu de $5, ou environ, que le parti conservateur prenait en 1896.

Ceci peut paraître logique au point de vue de mon honorable ami, mais s'il avait à

faire voir le revers de la médaille, à présenter l'autre tableau, il nous raconterait une histoire digne d'être écoutée. Selon moi, le point qui intéresse, c'est le taux de l'impôt, non pas le montant par tête, mais le taux d'après lequel l'impôt est perçu, ce que paie le contribuable. Comment se fait-il que nous percevons plus par tête, par voie d'impôts que ne le faisait le parti conservateur? A cela il n'est guère difficile de répondre et mon honorable ami de Leeds est parfaitement au courant de la situation. Quand il était dans le commerce il tenait en magasin les marchandises dont ses clients avaient besoin. Je le lui demande, n'est-ce pas exactement ce qu'il faisait? Si ses clients avaient besoin de deux habillements par année il tenait ces deux habillements en magasin. Si ces deux habillements devaient être importés dans ce pays, qu'arrivait-il? On percevait deux fois autant de droits d'entrée. Pourquoi? Parce que les clients de mon honorable ami avaient besoin des marchandises, et le point important, c'est le taux des droits qu'il payait sur ces marchandises. En signalant à mon honorable ami qu'il paie des taxes de 13 p. 100 moindres que celles qu'on percevait. . .

M. GEORGE TAYLOR: Sur les confections?

M. LOGGIE: Sur l'ensemble.

M. GEORGE TAYLOR: Veuillez mentionner l'article dont vous entendez parler.

M. LOGGIE: J'ai dit que je me bornais à donner un exemple, et j'ai mentionné les confections.

Mais le principe est le même. Notre édifice national a subi des réfections, en ces jours de prospérité. En 1896, la structure était passablement délabrée; mais nous y avons ajouté de bons matériaux, empruntés du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse; nous avons réparé les fondations et agrandi le bâtiment, puis notre population, de 5,000,000 d'âmes qu'elle était, s'élève aujourd'hui au chiffre de 7,500,000. C'est un ravissant tableau qui se déroule devant nous, et c'est bien à tort que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) dépeint la situation sous de sombres couleurs, se montre si pessimiste, pousse le cri d'alarme, lorsque les faits montrent sous un jour bien plus riant une situation que tout Canadien doit considérer avec un légitime sentiment d'orgueil. Comme j'ai encore quelques observations à présenter, je propose le renvoi de la suite du débat.

(La motion est adoptée et la suite de la discussion est renvoyée à une prochaine séance.)

Sur motion de l'honorable M. Templeman, la Chambre lève sa séance à six heures du soir.

M. LOGGIE.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 21 janvier 1910.

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

1re LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé.

Le 1er (bill n° 110), déposé par M. Tolmie, concernant la compagnie du chemin de fer de l'Algoma centrale à la baie d'Hudson;

Le 2e (bill n° 111), déposé par M. Harris, concernant l'association des meuniers du Dominion;

Le 3e (bill n° 112), déposé par M. Verville, constituant en corporation l'ordre indépendant des Rechabites;

Le 4e (bill n° 113, déposé par M. Tolmie, concernant la compagnie du chemin de fer Manitoulin and North Shore;

Le 5e (bill n° 114), déposé par M. Forget, concernant la compagnie de navigation Richelieu et Ontario;

Le 6e (bill n° 115), déposé par M. Pardee, constituant en corporation la St. Lawrence Power Transmission;

Le 7e (bill n° 116), déposé par M. Fowke, constituant en corporation la compagnie du chemin de fer Toronto and Eastern.

MOTION D'ORDRE.

Sir WILFRID LAURIER propose:

Qu'à partir du 2 février prochain, inclusivement, jusqu'à la fin de la session, les projets du Gouvernement aient la priorité les mercredis, immédiatement après les questions posées par les députés.

Cette motion est adoptée.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.

M. URIAH WILSON: Le 18 novembre dernier, j'ai demandé le dépôt d'un état indiquant le nombre des agents d'immigration à l'emploi du Gouvernement. Quand pouvons-nous espérer l'avoir?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Je croyais qu'il était déjà déposé; je prendrai des informations.

M. URIAH WILSON: Je me suis adressé au bureau de M. Polkinghorne, ce matin et il ne l'avait pas encore.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de M. Fielding invitant M. l'Orateur à quitter le fauteuil afin que la Chambre se forme en comité général pour étudier les voies et moyens applicables aux subsides à voter à Sa Majesté.

M. LOGGIE: Au moment où la séance a été levée hier, je terminais mes remarques sur la dette nette du Canada. Je me propose maintenant de faire quelques commentaires concernant nos dépenses, et à ce propos je signalerai certaines critiques formulées par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), et qui sont rapportées à la page 1621 des Débats (version française non revisée):

Qu'avons-nous à montrer en retour de ces $922,000,000, moins $51,000,000, qu'on a dépensés au cours de ces douze ans et trois quarts? On ne peut faire autrement que d'être convaincu qu'on a gaspillé des millions et des millions de cet argent, et cela de la pire façon.

Deux pages plus loin, l'honorable député cite un tableau des dépenses et ajoute:

En huit années et trois quarts, ce gouvernement a dépensé en travaux publics, seulement, $57,000,000. Je dis que cette dépense est extraordinaire et qu'on ne peut l'excuser. Il est impossible d'indiquer du doigt les avantages qu'on en a retirés en retour, l'émulation qu'il a créée ou le bénéfice qu'en a retiré notre population.

J'ai démontré hier que nous avons obtenu cet argent avec des impôts moins élevés que ceux qui existaient sous le Gouvernement précédent.

Je signalerai maintenant certaines dépenses que tout le monde admettra avoir été faites dans l'intérêt du pays. Les remarques de l'honorable député de Toronto-nord auraient eu plus d'effet, s'il avait indiqué les dépenses que, dans son opinion, le Gouvernement n'aurait pas dû faire.

Qu'on n'oublie pas qu'en 1909 les sommes dépensées en travaux publics se sont élevées à $12,000,000 comparées à un peu plus d'un million, en 1896. En quoi consistaient ces travaux? Il y a d'abord tous les travaux de dragage qui se font dans tout le pays, dans le port de Saint-Jean, dans le chenal du Saint-Laurent, dans les ports de mer du nord de l'Ontario,—s'il m'est permis de les désigner ainsi— ce sont des ports intérieurs, mais qui ont tous les caractères des ports de mer, au point de vue du transport. Nous avons aussi les édifices publics, y compris l'aile ajoutée au palais législatif, ici, à Ottawa, qui a été érigée sous nos propres yeux. Tout cela n'empêche pas l'honorable député (M. Foster) de demander ce que nous avons à montrer en retour de ces dépenses. Ce qu'il aurait dû faire, c'était d'indiquer les dépenses que nous n'aurions pas dû faire. Je dois admettre cependant qu'il a dit que lorsque le ministre se propose de dépenser une somme quelconque dans une circonscription, le représentant de cette circonscription ne manque pas d'intervenir et que ces édifices publics ne sont pas érigés là où ils devraient l'être. Il a reproché au Gouvernement de ne pas tenir compte des besoins du public, dans la distribution des deniers de l'Etat, et comme exemple, il cite le cas d'un édifice de $20,000 dans une localité dont le revenu postal ne dépasse pas $700 ou $800.

En l'entendant parler ainsi, je me disais qu'il serait peut-être possible de trouver des précédents pour justifier cette dépense. J'ai fait des recherches et j'ai constaté qu'en 1887, alors que mon honorable ami était ministre des Finances, qu'il avait la clef du trésor, on a construit un édifice public, à Dalhousie, dans le comté voisin du mien. On a dépensé $20,000 pour cet édifice, bien que le revenu postal de Dalhousie, à cette époque, ne fût que de $1,012.

J'avoue que c'est un peu plus que la somme mentionnée par mon honorable ami, mais je me demande qui on a consulté dans cette circonstance. Je me demande si le député de Ristigouche (M. James Reid) a pris le ministre par le bouton de son habit, et que c'est pour cette considération que $20,000 ont été dépensées dans son comté.

Un de mes collègues me rappelle une dépense semblable dans le comté alors représenté par mon honorable ami lui-même dans la ville de Sussex. En 1881, alors que l'honorable député (M. Foster) représentait, je crois, le comté de King, on a érigé à Sussex un bureau de poste qui a coûté $23,000, bien que la recette postale de la ville ne fût que de $1,300. Dans un comté voisin du mien, en 1886, on a construit un édifice public à Bathurst, comté de Gloucester, au coût de $26,000, bien que la recette postale fut de $1,300 environ.

Je demande à mon honorable ami s'il existe des précédents pour justifier la conduite du Gouvernement. De plus, l'honorable député (M. Foster) ne devrait pas oublier ce que l'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley) a dit, lorsqu'il a demandé à la Chambre le crédit qu'il critique aujourd'hui. Le ministre a déclaré qu'on devrait toujours construire des édifices publics solides, en briques, capables d'être utilisés pendant plusieurs générations, tant que l'accroissement de la population ne les aura pas rendus insuffisants pour le service postal de ces localités.

Je pourrais aussi citer le cas de ma propre ville, Chatham, mais pour cela il me faudrait remonter à une époque où l'honorable député (M. Foster) n'était pas encore membre de cette Chambre. Le 4 novembre 1873, le Gouvernement conservateur descendit du pouvoir, mais le 16 octobre de l'année précédente, il avait acheté une vieille maison de pierre, et l'avait convertie en bureau de poste et en bureau de douane, après avoir dépensé $10,000 en plus du prix d'achat. Il est vrai que le parti libéral était alors à la tête des affaires et que c'est lui qui fut chargé de mettre à exécution les arrangements pris par le Gouvernement pré-

cédent. Mais, dix-neuf ans plus tard, quand les conservateurs étaient de nouveau au pouvoir, on renonça au vieil édifice qui avait coûté $20,000, sous prétexte qu'il ne convenait plus aux fins pour lesquelles il avait été acheté et reconstruit en partie. Il fallut donc construire un nouveau bureau de poste et un nouveau bureau de douane.

Tout cela ne fait que donner plus de poids aux remarques de l'honorable ministre des Travaux publics lorsqu'il disait que ces édifices doivent être construits solidement et de manière à suffire aux besoins du service pendant de longues années. Je considère que l'honorable député de Toronto-nord manque de justice quand il insinue que les deniers publics sont mal administrés et distribués au hasard.

J'affirme que ce précédent existe au Canada; que les honorables députés jugent par eux-mêmes s'il est bon ou mauvais.

Je veux dire quelques mots seulement au sujet d'autres dépenses. On a consacré, l'année dernière, $2,700,000 au service des phares et à celui des côtes, alors qu'on n'a dépensé aux mêmes fins que $445,000 en 1896. C'est donc une augmentation de plus de $2,000,000 sous ce rapport; j'estime que cette dépense était très nécessaire à notre prospérité commerciale. Il est à l'avantage des importateurs et des exportateurs, ainsi qu'à celui des compagnies de transport du Canada que cette dépense ait été effectuée pour les fins de la navigation à l'intérieur du pays même, ainsi qu'à celle qui assure le transport de nos produits à l'étranger. Cette dépense nous a permis de placer le Canada dans la position enviable qu'il occupe aujourd'hui au point de vue de la concurrence qui se développe dans le commerce transocéanique, j'allais dire de l'univers entier. En effet, tout le monde reconnaît que les exportateurs de New-York envient maintenant les avantages qu'offre le commerce de transport par voie de Montréal et du Saint-Laurent.

J'estime qu'il est très sage d'encourir des dépenses pour le dragage de nos routes fluviales et l'éclairage de nos côtes, et de remplacer les anciennes bouées à gaz par d'autres plus perfectionnées. L'honorable député n'aurait pas dû se permettre des observations aussi générales, et il eut mieux fait de nous signaler en particulier la dépense qui n'était pas dans les intérêts du pays.

Maintenant, qu'on me permette quelques mots au sujet de l'Intercolonial dont l'administration a permis à l'honorable député de Toronto-nord des remarques très sévères. Il nous a lu une lettre que l'on attribue à feu l'honorable Israël Tarte; dans ce document l'ex-ministre prétendait que l'administration de cette voie ferrée se trouvait sous l'influence des représentants des comtés traversés par cette ligne. Eh bien, je puis dire à mon honorable ami que j'ai représenté durant un certain nombre d'années un comté traversé par ce chemin de fer et qu'en ce qui regarde le favoritisme qui y exercerait le représentant de ce comté, je puis simplement dire qu'il n'y a pas un mot de vérité dans cette lettre qu'on attribue à feu l'honorable M. Tarte. J'estime que l'Intercolonial est administré au point de vue des affaires et qu'on l'exploite directement en vue des intérêts du peuple qui a fourni les fonds pour la construction de cette ligne.

On prête toute l'attention voulue à la clientèle de la ligne et aux règlements établis pour son exploitation. Toute compagnie agit de même, et elle serait heureuse, en vérité, d'écouter les observations d'un client, surtout si ce dernier fournit à cette compagnie de chemin de fer un trafic considérable. Quand on a besoin d'un homme qualifié à remplir telle ou telle fonction, on demande au représentant du comté intéressé le nom d'une personne ayant les aptitudes voulues; voilà à peu près tout le favoritisme qui s'exerce dans le cas de l'Intercolonial. J'estime qu'actuellement cette ligne est exploitée au seul point de vue des affaires.

L'honorable député a demandé à quoi ont été employées les sommes dépensées et inscrites au compte du capital. Il nous dit qu'au cours de l'administration conservatrice, ou plutôt jusqu'à 1896, le montant imputable sur le compte du capital était de $55,000,000, auquel depuis lors nous avons ajouté $33,000,000 par suite des dépenses exécutées pour l'Intercolonial; et il nous demande quand sera changé cet état de choses. Qu'avons-nous à montrer en retour de cette dépense? Eh bien, monsieur l'Orateur, je veux faire observer—et je crois que cela est important pour la députation—que nous avons aujourd'hui un actif véritable en retour de cette dépense additionnelle. Pour l'augmentation de 60 p. 100 imputable sur le capital, nous avons, d'abord, une ligne dont le parcours est augmenté d'environ 318 milles; à l'heure qu'il est, nous possédons un matériel évalué à $8,527,069.40, alors qu'en 1896, il ne valait que $2,866,000. Autrement dit, nous possédons un outillage capable de nous reporter, ou de faire un travail, si nous aimons mieux, trois fois plus que celui qui existait il y a treize ans. Cette augmentation de 318 milles de voie ferrée comprend surtout le chemin de fer Canadian-Eastern de Frédéricton à Loggieville, et le chemin de fer de Drummond.

Il me semble que tous ces faits-là comportent une conclusion tout à fait différente de celle qu'a voulu établir l'honorable représentant de Toronto-nord quand il a parlé de l'Intercolonial. M'est avis que nous devrions tenir compte de ce que disait hier l'honorable représentant de Westmoreland (M. Emmerson) en parlant de ce chemin de fer, de

la grande valeur qu'il avait pour l'actif du pays et du concours de l'opinion publique en faveur de la conservation de cette ligne dont l'exploitation devrait être gardée par le gouvernement du Canada. Je partage entièrement l'avis de l'honorable député quant aux conditions qui ont présidé à la construction de cette voie ferrée, et quant à la manière dont le Gouvernement devrait exploiter cette ligne aujourd'hui.

Monsieur l'Orateur, l'honorable député a parlé des déficits de l'Intercolonial. Je trouve, après recherches, qu'au cours des treize ans que le Gouvernement actuel a exploité cette ligne, on s'est trouvé en face d'un déficit durant six ans, et qu'on a constaté un excédent pour une période de sept ans. Au cours des treize années précédentes, on s'est trouvé en face d'un déficit durant huit ans et d'un excédent durant quatre ans seulement. Donc sous le rapport des déficits l'état de choses qui existe aujourd'hui ne diffère pas sensiblement de celui que l'on constatait au cours des treize années précédentes.

Une autre question soulevée qar l'honorable député se rapporte aux dépenses d'établissement effectuées au cours du dernier exercice. En consultant les Livres bleus, je constate les dépenses suivantes:

Nouveau matériel roulant	$1,353,000
Locomotives, ateliers et outillage à Moncton	569,000
Nouvel outillage pour ateliers	154,000
Doublement de la voie de Moncton à Painsec	199,000
Renforcement des ponts	131,000
Améliorations des installations à Halifax	499,000
Nouveau pont à Indiantown	79,000

L'honorable député veut-il me signaler les dépenses qui n'auraient pas dû être comptées comme frais de premier établissement. On a essayé de dire que l'entretien du matériel était payé avec les revenus de l'exploitation, mais que nous imputions cette dépense sur le compte du capital. Il est vrai de dire que certains de ces item ont été imputés ainsi et à bon droit, mais remarquons ce qu'on a porté au compte du revenu du dernier exercice. Au cours de l'année dernière, on a payé les item suivants sur les recettes:

Renouvellement de wagons à marchandises	$ 100,000
Renouvellement de locomotives	135,000
Réparations de wagons à voyageurs	272,000
Achat de wagons à voyageurs	67,000
Réparations de wagons à marchandises	602,000

Il est réellement juste que le pays comprenne qu'une grande partie du coût de l'entretien de cette voie ferrée est acquittée à même les revenus ordinaires de la voie au cours de cet exercice, et qu'on n'impute chaque année sur le compte du capital ce qui semblerait être une addition à l'actif. Je dis, autant que je puis savoir, que nous possédons un actif qui représente aujourd'hui $33,000,000 de plus que celui que l'on comptait il y a treize ans.

Je crois que quelques-unes des observations de l'honorable représentant de Toronto-Nord (M. Foster) étaient poussées à l'extrême. Lorsqu'il a parlé de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan comme ayant acheté du Gouvernement des millions d'acres de terre à raison de $1 l'acre , il avançait une chose tout à fait injuste. Il y a un peu de vérité dans cette affirmation, mais le pire mensonge est celui qui semble comporter un peu de vérité. Il manque ici quelque chose. On ne dit pas que la vente à $1 l'acre emportait l'obligation pour l'acquéreur de se soumettre aux conditions d'établissement. Si un cultivateur achète un lopin de terre au prix de $1,000 sans condition aucune, et qu'un autre cultivateur achète le terrain voisin au prix de $1,000, mais avec la condition que l'acquéreur devra dépenser $500 dans la construction d'une maison, cela n'est-il pas un exemple concret démontrant que le premier de ces terrains ne coûte que $1,000, alors que l'autre terrain, à toutes fins, coûte $1,500. Ces terrains ont été vendus $1 l'acre aux conditions d'établissement qui, d'après certains députés, étaient onéreuses. Les conditions d'établissement furent observées et cette région se développe et prospère. Le chemin de fer de Regina à Prince-Albert, si je ne me trompe, traverse une région très fertile et il me semble que l'honorable député n'est pas juste dans la critique qu'il fait de la compagnie du chemin de fer de la vallée de la Saskatchewan, quand il dit que nous vendons les terrains à raison de $1 l'acre. Il aurait dû ajouter que cette vente comportait la condition de l'établissement.

M. J. W. EDWARDS (Frontenac): La discussion du budget présenté par l'honorable ministre des Finances a suivi cette année les mêmes sentiers que les années précédentes. Les mêmes tableaux et les mêmes chiffres ont été présentés par l'honorable ministre et l'on a entendu à peu près les mêmes félicitations de la part de ses partisans, et l'on a entendu le même concert d'éloges lorsqu'il a terminé son discours.

Cependant, monsieur l'Orateur, j'ose dire que jamais encore dans l'histoire de ce parlement et dans celle d'autres parlements de l'empire britannique et de tout autre pays civilisé, il a fallu trois jours à un homme pour se débarrasser du fardeau qui l'opprimait, comme il a fallu trois jours à l'honorable préopinant. Dans l'exercice de ma profession j'ai dû, quelquefois, passer de longues heures d'attente fatigantes et ennuyeuses, mais, monsieur l'Orateur, j'a-

voue que c'est ici le plus long accouchement que j'aie attendu, et je dois dire que les résultats sont de nature à me désappointer profondément.

Il est vrai de dire que cet accouchement a passé par les phases ordinaires du premier, du deuxième et du troisième jours. Je croyais que les efforts pénibles du malade auraient produit au moins trois idées dont se serait nourrie la droite. Mais, monsieur l'Orateur, après tout ce qu'on a dit et tout ce qu'on a entendu, nous nous trouvons en présence d'une masse hétérogène qui ne mérite la moindre considération, sauf celle de l'amateur de curiosités, en effet j'ose dire que si l'on considère cette masse dans son ensemble on ne trouve rien qui lui ressemble ni dans le ciel, ni sur la terre, ni dans les eaux qui entourent notre globe.

L'honorable député dans ses observations a parlé de l'honorable représentant d'Essex-nord, qui, d'après lui, mériterait le surnom de Benjamin de la députation. Nous, qui siégeons à ce côté (la gauche)—et j'ose dire qu'il en est ainsi d'un grand nombre de nos adversaires—considérons que le juvénile député d'Essex-nord est un jeune homme fort robuste et qui promet beaucoup, et je regrettais profondément l'absence de l'honorable ministre de l'Agriculture lorsque mon honorable ami a fait son premier discours, car j'ose dire que s'il eût été présent ici, l'honorable ministre aurait été porté à modifier son affirmation d'après laquelle les cultivateurs du Canada formaient une classe d'hommes indifférents et sans éducation. L'idée que vient d'exprimer l'honorable préopinant en disant que le député d'Essex-nord mérite d'être surnommé le Benjamin de la députation, me rappelle que dans la vie humaine, si l'on arrive à un certain âge, il existe ce qu'on appelle la seconde enfance, et j'estime qu'au cours de ses observations, l'honorable député qui vient de reprendre son siège a démontré qu'il avait atteint prématurément cette seconde phase de l'existence qu'on suppose particulière aux personnes d'un âge très avancé. Entre toutes les affres sérieuses par lesquelles a semblé passer l'honorable député (M. Loggie) dans le discours qu'il nous a fait, il a pu nous dire que le parti conservateur avait réussi à permettre l'entrée en franchise du blé-d'Inde pour des fins de distillation.

J'ai sous les yeux le tarif de 1894 et celui de 1907, et, la Chambre peut m'en croire, ce que l'honorable député a dit à ce sujet est tout à fait inexact; le droit sur le maïs servant à la distillation est encore ce qu'il était sous le régime conservateur, c'est-à-dire de 7 cents et demi par boisseau. En outre, les conservateurs avaient admis en franchise le maïs destiné à l'ensilage. En abolissant le droit sur le maïs, le parti libéral a rendu service aux cultivateurs de certaines parties du pays, mais a fait un tort considérable à ceux du comté d'Essex-nord. Mais lorsqu'il abolit ce droit, le Gouvernement actuel laissa s'échapper une belle occasion de faire du bien aux cultivateurs du Canada en n'exigeant pas des Etats-Unis qu'en retour ils abolissent leur droit sur l'orge de provenance canadienne.

L'honorable député a dit que le lard est le seul article à l'égard duquel le droit soit resté le même, c'est-à-dire qu'il est encore, comme autrefois, assujéti à un droit de 2 cents par livre. Le lard, dit-il, est le seul produit qui soit dans ce cas-là. Devant la réalité des faits, je me demande comment mon honorable ami peut oser faire une telle assertion. Le Gouvernement actuel a-t-il changé les droits sur le beurre et le fromage? A-t-il changé le droit sur les biscuits? L'honorable député pourrait répondre que l'on a relevé le droit sur les biscuits sucrés, et que c'est en ceci que l'homme d'Etat illustre, l'apôtre de la liberté du commerce qu'est le ministre des Douanes a trouvé à exercer son activité. On a relevé le droit qui frappe les biscuits parce que le ministre des Douanes s'occupe lui-même de la fabrication des biscuits.

Que mon honorable ami (M. Loggie) consulte le tarif libéral de 1907 et le tarif conservateur de 1894, qu'il se reporte aux droits prescrits dans l'un et l'autre à l'égard des couvertures, des bicyclettes, des bogheis, des grosses voitures de ferme, des tissus de coton et des chaussures; qu'il me dise ensuite si le lard est bien le seul article à propos duquel le Gouvernement libéral n'a effectué aucun changement dans le tarif. L'honorable député a fait là une assertion vraiment étonnante, et le moins que je puisse dire, c'est que s'il n'a pas, de propos délibéré, cherché à induire le pays en erreur, il a fait montre de l'ignorance la plus profonde.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Si l'honorable député veut dire par là qu'un de ses collègues a tenté à dessein d'induire la Chambre en erreur, il contrevient au règlement.

M. HENDERSON: Il a fait une restriction qui me paraît dissiper tout ce que son observation pourrait comporter de blessant.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: C'est à l'honorable député qu'il appartient d'expliquer lui-même ses paroles.

M. HENDERSON: Je vous demande pardon, monsieur l'Orateur; je suis membre de la Chambre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Les observations de l'honorable député de Halton (M. Henderson) sont contraires au règlement.

M. HENDERSON: C'est donc à croire que je ne suis pas membre de la Chambre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Quand un député est rappelé au règlement, c'est à lui et à nul autre qu'il appartient de s'expliquer.

L'hon. M. HAGGART: Tout député a assurément le droit de dire ce qu'il pense du règlement.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La règle est que lorsqu'un membre est rappelé au règlement, l'Orateur "peut" permettre la discussion de la question de règlement. Le député rappelé au règlement a droit de s'expliquer; tant qu'il ne l'a pas fait, la question de règlement ne peut être décidée.

L'hon. M. HAGGART: Que l'Orateur "puisse" permettre une discussion, voilà qui est du nouveau pour la Chambre. Voici des années que j'occupe un siège ici, et les députés ont toujours eu l'avantage de pouvoir discuter les questions de règlement avec l'Orateur et les membres de la Chambre.

M. EDWARDS: Auriez-vous l'obligeance, monsieur l'Orateur, de m'indiquer ce que je dois rétracter?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je n'ai peut-être pas très bien compris l'honorable député, mais il me semble s'être servi d'un langage tendant à faire entendre qu'un collègue s'est à dessein exprimé de façon à induire la Chambre en erreur. S'il en est ainsi, il a violé le règlement.

M. EDWARDS: Si j'ai dit que l'honorable député a, de propos délibéré, cherché à tromper la Chambre, telle n'était assurément pas mon intention. Je croyais avoir dit qu'il a formulé son assertion dans le but exprès d'induire le pays en erreur—je sais qu'il ne pouvait tromper la Chambre—sinon il a fait preuve de l'ignorance la plus profonde; il n'y a pas à sortir de là. Je croyais avoir raison de parler de la sorte, car l'honorable député n'est pas un nouveau venu en cette Chambre, et ayant sous les yeux les deux tarifs lui indiquant clairement qu'à l'égard de nombre d'articles les droits sont encore les mêmes qu'en 1894, comment pouvait-il affirmer que le lard est le seul article à l'égard duquel le tarif n'a pas été modifié?

L'honorable député a aussi parlé des droits sur le pétrole. En 1894, ce produit était frappé d'un droit de 25 pour 100 que le tarif de 1907 a réduit à 20 pour 100. Mais il convient de rappeler que le Gouvernement libéral s'est permis une chose que le cabinet conservateur n'avait pas faite; en 1905 et 1906, et pendant neuf mois de 1907, le Gouvernement actuel a payé aux producteurs de pétrole, sous forme de primes, la somme de $907,757. Il a dit au peuple: "Voyez ce que nous avons fait pour vous, dans quelle proportion nous avons abaissé les droits sur le pétrole." Cela n'était pas du goût des producteurs de pétrole, mais le Gouvernement leur dit: "Soyez sans inquiétude; ces choses-là nous connaissent; nous allons vous rembourser $907,000 que nous puiserons dans la caisse publique." Voilà ce qui en est.

L'honorable préopinant a fait quelques observations sur les dépenses relatives aux travaux publics. Il me semble que l'honorable député de Northumberland n'est pas en mesure d'exprimer une opinion indépendante sur les dépenses faites de ce chef. Si je parle ainsi, c'est parce qu'il a eu sa large part du gateau politique et personnellement bénéficié d'une somme considérable des deniers publics.

M. LOGGIE: Je n'admets pas cette assertion de l'honoable député; elle n'est pas exacte. Personnellement, je n'ai jamais touché un sou de l'Etat.

Des VOIX: Rétractez-vous.

M. EDWARDS: Pas si vite que ça. Si j'ai commis quelque inexactitude à l'endroit de l'honorable député, je me rétracterai très volontiers; dans le cas contraire, la Chambre me permettra bien, j'imagine, de maintenir ce que j'avance.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je dois rappeler encore une fois à l'honorable député que lorsqu'un membre de la Chambre nie une assertion le concernant, il faut s'en tenir à sa dénégation.

M. EDWARDS: Est-ce à dire que si j'énonce un fait que je suis en mesure de prouver, je dois me rétracter parce qu'un autre prétend que je fais erreur?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Ce n'est pas ce que je prétends; le règlement veut que l'on accepte la dénégation de tout député qui conteste l'exactitude de quelque assertion faite à son égard. D'autres manières de procéder sont ouvertes à celui qui fait l'assertion; mais le règlement veut que l'on s'en rapporte à la dénégation.

M. SPROULE: L'honorable député ne se conformerait-il pas aux prescriptions du règlement en disant sur quoi il fonde son assertion?

M. MCDONALD: Pas du tout.

M. SPROULE: Cela me paraît très régulier.

M. EDWARDS: Si vous me le permettez, je. . .

Des VOIX: A l'ordre!

M. EDWARDS: C'est à M. l'Orateur que je m'adresse en ce moment.

M. NESBITT: Peu importe.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre! il me faut entendre ce que l'honorable député a à dire.

M. EDWARDS: Avec votre permission, je motiverai mon assertion en me reportant aux comptes publics; si après cela vous dites que je dois accepter la dénégation de l'honorable député, je me conformerai à votre décision.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Bien que cela puisse peut-être ne pas paraître très juste à l'honorable député, je considère que sur ce point la règle est formelle, et je me suis toujours appliqué à la faire observer: c'est qu'il faut s'en tenir à la dénégation qu'un membre de la Chambre oppose à l'assertion ou au fait énoncé à son égard. Il existe d'autres manières de procéder, mais la règle prescrit formellement que l'on doit s'en tenir à la dénégation qu'un député oppose à un fait qui lui est attribué.

L'hon. M. HAGGART: Me serait-il permis de dire un mot à ce sujet? Mon honorable ami (M. Edwards) accepte la dénégation de l'honorable député de la droite (M. Loggie), qui lui reproche de n'être pas exact. Mon honorable collègue (M. Edwards) a certainement droit de dire sur quoi il fonde son assertion. Ne lui est-il pas loisible de dire: Voici pour quelle raison je fais cette assertion; si l'honorable député en nie l'exactitude, je me rétracte?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Nous n'en sommes pas rendus à ce point, l'honorable député n'ayant pas encore accepté la dénégation du représentant de Northumberland.

M. EDWARDS: Certes, Monsieur l'Orateur, je me conformerai à votre décision en acceptant la dénégation de l'honorable député, et je poserai la question autrement.

Je constate que l'auditeur général—non le représentant de Frontenac, mais l'auditeur général—dans le troisième volume de son rapport de 1908, à la page v-199, déclare que W. S. Loggie, non pas la compagnie W. S. Loggie, à responsabilité limitée—celle-ci figure souvent dans les livres, personne ne l'ignore, et la raison sociale A. et R. Loggie, neveux de l'honorable député, cela va sans dire, revient souvent dans les écritures—mais que W. S. Loggie a reçu des fonds ayant rapport à des dépenses faites à Shippegan-Harbour (au Nouveau-Brunswick), relativement à des travaux publics.

M. LOGGIE: Je dois dire que, nonobstant ce que déclare le rapport de l'auditeur général, je n'ai pas reçu, pour mon compte, un seul dollar provenant de la caisse publique.

M. EDWARDS: Puisque l'honorable député n'admet pas l'autorité du rapport de l'auditeur général, nous pouvons légitimement accepter sous bénéfice d'inventaire ses assertions et ses calculs qu'il a appuyés sur ce rapport, je n'ai rien à ajouter sur ce sujet, mais le rapport de l'auditeur général est là.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT.

Le représentant de Northumberland dit que ce rapport ne vaut rien, qu'on ne peut pas s'y fier, bien que des députés de la droite l'aient souvent cité et que les membres de la gauche aient admis son exactitude. Il n'y a pas d'erreur possible. Le rapport déclare que W. S. Loggie a reçu des fonds du département des Travaux publics, qu'il a retiré certains avantages, et je ne puis faire autre chose que de soumettre à la Chambre cette déclaration du rapport de l'auditeur général et l'opposer à l'assertion de l'honorable préopinant qui affirme que ce rapport est inexact. J'imagine que c'est là ce que l'honorable député avait eu l'idée l'autre jour, quand il disait: "Ce n'est pas le moment, à mon avis, de refuser de faire des dépenses pour de petites entreprises publiques." Il pensait peut-être aux petites entreprises du passé ou à des travaux de peu d'importance qu'on projette d'exécuter.

Je désire relever certains propos que le représentant d'Assiniboïa (M. Turriff) a tenus pendant le présent débat. Au cours de ses commentaires sur l'exposé financier, l'honorable député s'est beaucoup attaché aux détails. Il a énuméré plusieurs articles qui entrent en franchise.

Pendant tout son discours, il a tenté de faire croire que ces articles ont été dégrevés par le gouvernement libéral. Il a mis le représentant de Toronto-nord (M. Foster) au défi de lui indiquer un seul de ces articles qu'il placerait sur la liste des marchandises imposables, laissant entendre par là que tous ces articles avaient été exemptés par le parti libéral et étaient frappés d'un droit avant l'avènement de ce parti au pouvoir, et que les conservateurs se proposaient de les inscrire de nouveau sur la liste des marchandises imposables, s'ils revenaient au timon des affaires.

Cette assertion est contraire à la vérité, ainsi que tout député peut s'en convaincre en comparant le tarif de 1894 à celui de 1907. Le tarif conservateur de 1894 admettait en franchise la volaille, les chevaux, les bêtes à cornes et les animaux de toutes sortes destinés à l'amélioration des races, les engrais de ferme, le maïs à ensilage, les tourteaux oléagineux et autres substances semblables pour la nourriture du bétail, la présure, le bois scié mais non blanchi, les lattes, les poteaux de clôture, les graines potagères, le thé, le café, le sucre au-dessus du numéro 16, type de Hollande. Pour le sucre raffiné, le droit n'était que de 60-100 de cent par livre.

Le tarif de 1907 établit un droit de 60-100 de cent par livre pour le sucre accusant 80 degrés ou moins au polariscope et de 1 cent ½ pour chaque degré additionnel constaté au polariscope.

Le tarif conservateur de 1894 avait aussi abaissé de 25 à 20 p. 100 les droits sur les instruments aratoires, les faucheuses et les engerbeuses, les machines à semer en sil-

lons, les charrues, les herses et les râteaux à chevaux. Il avait abaissé de 25 à 12½ p. 100 le droit sur la ficelle d'engerbage et diminué à 10 p. 100 le droit sur le fil boudiné servant à sa fabrication. Les conservateurs ont réduit de ¾ de cent par livre le droit sur le fil de fer barbelé. Les libéraux ont dégrevé la ficelle d'engerbage, mais il est payé plus de $70,000 de 1904 à 1907, à titre de primes.

Il était souverainement injuste de la part de l'honorable député (M. Turriff) de dénaturer la vérité, ainsi qu'il l'a fait. Il était souverainement injuste de sa part de représenter que les articles que j'ai énumérés étaient frappés d'un droit sous le Gouvernement conservateur, et qu'ils ont été inscrits par les libéraux sur la liste des marchandises admises en franchise. Cette assertion n'est pas conforme à la vérité, et je suis fort surpris que le représentant d'Assiniboïa ait fait consigner dans le hansard des déclarations aussi trompeuses.

A maintes reprises, les députés de la droite ont crié sur les toits tout ce qu'ils ont fait pour les cultivateurs. Cependant, examinez les articles du tarif actuel et ceux du tarif de 1894 et vous verrez quel parti mérite la gratitude de la classe agricole. Quel parti a établi les stations agronomiques et les stations d'expérimentation? Elles ont été fondées en 1886 par le parti conservateur. Cinq stations agronomiques ont alors été établies. Les libéraux ont obtenu le pouvoir en 1896 et il leur a fallu dix ans pour s'apercevoir qu'ils devaient en augmenter le nombre. Puis, en 1906, il établirent une station à Lethbridge et une autre à Lacombe.

On a beaucoup insisté sur les dégrèvements effectués par le parti libéral depuis son avènement au pouvoir, souffrez que je cite quelques chiffres que j'emprunterai à l'un des livres approuvés par le Gouvernement. Je constate qu'en 1906 la moyenne des droits "ad valorem" perçus sur les marchandises imposables importées des Etats-Unis était de $24,779, et de $13,144 sur nos importations totales. Je constate aussi que la moyenne des mêmes droits perçus sur les marchandises imposables reçues de la Grande-Bretagne en 1906 était de $24,601, et de $18,709 sur le total de nos importations anglaises. J'apprends à la source que la moyenne des droits "ad valorem" sur les articles imposables de n'importe quelle provenance était de $26,835 en 1906, et de $16,393 sur nos importations totales. Je constate de plus que pendant les quarante ans écoulés de 1867 à 1907, la moyenne de ces droits s'est élevée à $23,803 quant aux articles imposables achetés aux Etats-Unis, et à $12,843 quant aux importations venues d'Angleterre, elle a été de $23,195 et de $17,772, respectivement, pendant le même intervalle de temps. Enfin, la moyenne a été de $26,349 et de 17 sur les importations imposables et les importations totales de toute prevenance. En comparant ces chiffres, on constate que la moyenne des droits "ad valorem" que perçoit le présent Gouvernement, tant sur les articles imposables que sur les importations totales provenant de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et de tous les pays, est plus élevée qu'elle ne l'a été pendant ces quarante années-là. Cela semble confirmer les déclarations de la gauche qui prétend qu'il y a eu relativement peu de modifications du tarif, que le tarif actuel est un tarif protectionniste en principe et en réalité et que le ministère a adopté la politique du parti conservateur, sauf quelques légères retouches.

On dira peut-être que la moyenne des droits "ad valorem" perçus pendant ces quarante années a été inférieure à la moyenne des droits établis par le présent Gouvernement à cause du tarif de revenu en vigueur du temps du ministère Mackenzie. A cela je répondrai que, pendant les années qui ont suivi 1867 jusqu'à l'arrivée de Mackenzie à la tête des affaires, la moyenne des droits "ad valorem" a été plus basse que sous le ministère de ce dernier.

Telle fut la situation qui régna jusqu'en 1878, année où ce grand politique, feu sir John Macdonnald, établit la protection, convaincu qu'il était que notre population profiterait de l'application d'une politique qui mettrait toutes les classes à l'abri de l'injuste concurrence des autres pays.

Cette politique fut appliquée en 1878 et, je suis bien aise de le dire, elle est encore en vigueur, sauf de légères modifications, et elle est l'unique cause de la grande prospérité qui règne au Canada.

Le commerce privilégié avec la Grande-Bretagne est un autre sujet favori de la droite. Je n'ai que quelques chiffres à citer à ce propos. En 1896, la Grande-Bretagne a fourni 31 p. 100 des importations entières du Canada et, en 1908, moins de 27 p. 100. D'un autre côté, en 1896, les Etats-Unis nous ont fourni 50 p. 100 de nos importations et, en 1908, la proportion s'est élevée à 56 p. 100. En 1896, nous avons acheté en Angleterre 22 p. 100 des articles imposables importés au Canada et, en 1908, nous n'en avons acheté que 17 p. 100, tandis qu'aux mêmes époques, la proportion des mêmes articles provenant des Etats-Unis a augmenté de 64 à 70 p. 100.

Les membres de la droite disent que l'argument tiré de la balance défavorable du commerce n'a aucun poids. Mais ils avaient l'habitude de déclarer que les Etats-Unis étaient le marché naturel du Canada. Des années durant, ils ont parcouru le pays et proclamé que le Canada devait compter sur les Etats-Unis et, en 1891, ils ont poussé les choses si loin qu'ils étaient prêts à troquer le Canada et sa réputation contre les dollars américains. Ils auraient cédé le

Canada au pays voisin, ou du moins ils auraient adopté une politique qui aurait inévitablement produit ce résultat. Pourtant, la statistique démontre que le Canada peuplé de sept millions d'habitants est un meilleur marché pour les Etats-Unis que le marché du pays voisin qui renferme 90,000,000 d'habitants n'est un bon débouché pour nous. En 1908, les Etats-Unis ont acheté $96,900,000 de nos marchandises, mais cette année-là, notre population moins nombreuse a consommé $214,000,000 de marchandises américaines. Il y a donc eu une balance du commerce de $118,000,000 à notre détriment. Nos adversaires disent que cela ne tire pas à conséquence. Y a-t-il dans cette enceinte un seul homme qui admettra qu'il ne préférerait pas que les rôles fussent intervertis? Quelqu'un soutiendra-t-il qu'il ne vaudrait pas mieux vendre $214,000,000 de nos produits aux Etats-Unis, tandis que nous achèterions $96,000,000 d'articles américains. En 1908, nous avons acheté aux Etats-Unis des chevaux valant $1,254,704 Et pour combien leur en avons-nous vendu? Pour $900,000. Pour quelle raison? J'ai dit à la dernière session et je répète aujourd'hui que c'est parce que notre tarif est préjudiciable aux cultivateurs canadiens, c'est-à-dire que, sous l'empire des lois douanières, le cultivateur américain peut exporter au Canada plus aisément que le cultivateur canadien peut exporter aux Etats-Unis. Cette même année, en 1908, nous avons acheté 1,123,336 douzaines d'œufs aux Etats-Unis, et nous n'avons perçu qu'un droit de 3 cents par douzaine. Sous le gouvernement conservateur, le droit était de 5 cents par douzaine. le même que dans le pays voisin. Nous avons abaissé la muraille, nous avons ouvert nos portes, de sorte que les Américains ont exporté chez nous plus d'un million de douzaines d'œufs.

Nous avons traversé ensuite l'océan pour trouver un marché pour le surplus de nos œufs, car les Etats-Uuis n'achetaient de nous que 32,991 douzaines. Ce fut la même chose à l'égard du bacon. Nous avons importé 7,304,187 livres de bacon des Etats-Unis en 1908 sur lequel nous payons un droit de 2 cts par livre. Mais les Américains ont mis un droit de 5 cts par livre sur notre bacon, et nous n'avons exporté aux Etats-Unis que 30,294 livres de cet article. Si ce point n'a pas d'importance, il est très étrange que les chiffres tendent tous vers un même point. Dans ce pays qui produit tant de blé, nous avons acheté aux Etats-Unis en 1908 58,303,452 biosseaux de blé que nous avons laissé entrer chez nous à un droit de 12 cts par boisseau. Et nous avons vendu aux Etats-Unis 114,926 boisseaux sur lesquels ils font payer un droit de 25 cts par boisseau. Je prétends que cette politique est absolument injuste pour nos cultivateurs, et je m'accorde entièrement avec l'honorable député d'Essex-nord (M. Wilcox) qui a traité cette question dans l'excellent discours qu'il a prononcé l'autre jour, et je suis certain que les cultivateurs de son comté qu'il représente avec tant de compétence approuveront ce qu'il a dit.

Nous avons dans cette Chambre un homme très digne et très capable, qui, cependant, en matière de commerce, est un oiseau rare. Je veux parler de l'honorable député de Red-Deer (M. H. Clark) qui est libre-échangiste en théorie. Cet honorable député, lorsqu'il parle sur les questions commerciales, occupe dans cette Chambre un isolement splendide. J'imagine que lorsqu'il a quitté son pays natal pour venir au Canada—ce qui a été un bien pour nous et j'espère que des centaines d'autres comme lui viendront s'établir dans notre pays qui ne sera que mieux de leur présence—il devait être convaincu de ce que le parti grit du Canada avait si souvent répété, à savoir qu'il abolirait la protection, qu'il n'en laisserait pas subsister un vestige, qu'il en couperait le tronc et les branches, enfin qu'il l'abattrait et marcherait sur son cadavre. Mais j'imagine aussi que lorsque l'honorable député de Red-Deer a lu les journaux et vu ces déclarations, il devait naturellement s'allier au parti libéral à son arrivée dans le pays, croyant que si le parti libéral arrivait au pouvoir à Ottawa, la protection serait abolie et le libre échange établi. Cependant, lorsqu'il a commencé à construire sa maison, il a découvert que les briques dont il se servait étaient protégées par un droit de douane. Le bois de construction l'était aussi. Il a découvert ensuite que les vitres étaient soumises à un droit protecteur, et qu'il n'y avait pas un grit qui voulut lui dire que lorsque le parti conservateur était au pouvoir, il avait diminué considérablement les droits sur les vitres. Le mastic pour ces vitres et même le couteau à mastic dont ses ouvriers se servaient étaient protégés par le tarif. A l'intérieur de sa maison, les chaises, la table, les plats, tout était protégé par ce gouvernement grit-libre-échangiste.

La nourriture même en plusieurs cas, à l'exception du thé et du café, que les conservateurs admettaient en franchise, étaient aussi soumis à des droits. Sortant de sa maison pour réfléchir sur ces choses, il s'aperçut que le tabac qu'il fumait et l'allumette dont il se sevait étaient tous protégés par le gouvernement grit-libre-échangiste du Canada. Finalement, regardant autour de lui, il vit un rouleau de fil d'engerbage, et dans sa joie, il s'est dit qu'il décorerait ce fil avec des bouts de ruban, si ce ruban n'eut pas lui-même été soumis à un droit. Il vit ensuite le fil à clôture pour entourer sa terre, et il s'aperçoit que le marteau dont il va se servir est aussi protégé par des droits. Malgré tout cela, il louange le parti libéral, il l'appelle le parti libre-échangiste du Canada. Il a trou-

vé deux espèces de fil. Le fil d'engerbage et le fil à clôture, et il a osé nous dire, il y a quelques jours, qu'il n'avait pu trouver où le parti conservateur avait fait quelque chose en matière de libre échange pour aider le cultivateur. Il a oublié toutes ces choses que je viens d'énumérer, que les conservateurs avaient mis sur la liste des articles admis en franchise avant l'arrivée des grits au pouvoir; et aujourd'hui il a l'audace d'en refuser le mérite au parti conservateur.

Il y avait encore deux ou trois articles qui étaient exempts de droits dans le tarif actuel. Si l'honorable député de Red-Deer, (M. Clark) après avoir construit sa maison, a voulu, comme je suis sûr qu'il l'a voulu, étant un homme de goût artistique, décorer les murs de sa maison avec des tableaux, il a découvert que le tarif de ce Gouvernement grit-libre-échangiste frappait d'un droit tous les tableaux coûtant moins de $20. Mais s'il a assez d'argent pour payer $1,000 une peinture ou un pastel, alors il peut importer ce tableau sans paver de droits. Et cependant il y a des gens qui prétendent encore que la politique du Gouvernement actuel tend vers le libre échange. Il y a quelques années, mon honorable ami de Souris (M. Schaffner) proposait une résolution dans cette Chambre, et quelle en était l'objectif? Il demandait de diminuer les droits sur les instruments aratoires de 17½ à 10 pour 100. L'honorable député de Red-Deer nous dit qu'il apprécie tout mouvement tendant à une réduction de droit, et il est conséquent avec lui-même, avec les opinions libre-échangistes qu'il a en appréciant toutes réductions, quelque petites qu'elles soient, qui concordent avec ses vues.

Mais j'appellerai son attention sur le fait que lorsque l'honorable député de Souris a proposé sa résolution, les conservateurs dans cette Chambre l'ont appuyé, tandis que tous les membres de la droite qui prétendent que le Gouvernement actuel fait tout ce qu'il est possible de faire en faveur des cultivateurs, l'ont combattu; et mon honorable ami d'Assiniboine (M. Turriff) et mon honorable ami de Northumberland (M. Loggie), lesquels, je crois, étaient dans la Chambre à cette époque, l'ont aussi combattue.

Je veux maintenant discuter quelques questions militaires, et je regrette que le ministre de la Milice, qui était à son siège il y a quelques instants, soit maintenant absent. Je veux appeler l'attention de la Chambre sur la manière dont on gaspille une partie de l'argent du pays sous la présente administration. Prenons d'abord les cottages du Collège militaire royal à Kingston. On a donné au prix de $77,739 la construction de 16 cottages à toit plat devant servir de résidence à des membres de la milice qui reçoivent environ $400 par an. Au 22 novembre 1909 ces cottages avaient coûté $90,995, soit $13,256 ou 17 p. 100 de plus que le prix du marché. Et cela n'est pas un cas isolé. Comment cela se fait-il? On donne à un ami du Gouvernement l'entreprise de la construction. Le premier ouvrage qu'il a à faire est celui des excavations, de creuser une cave. Il se met à l'ouvrage et quelque temps après il s'en vient dire qu'il a rencontré de la roche en creusant, et il demande plus d'argent. Or, cette roche était une espèce de tuf qui n'était pas difficile à extraire. Mais, le ministre des Travaux publics accorde $1,777 à cet entrepreneur qui lui dit que c'est de la roche. On a fait la même chose pour d'autres détails de l'entreprise. Or, lorsque j'ai demandé au ministre des Travaux publics de nous dire, au sujet de cette construction, quels sont les travaux qui ont été donnés à l'entreprise et quels sont ceux qui ont été donnés sans soumission, il me fit réponse que deux item formant un total de $6,227 avaient été accordés après soumissions, et on découvre subséquemment que la seule personne qui fait une soumission est celle à laquelle l'entreprise première a été accordée. Si ce n'est pas là une fausse déclaration des faits, alors je ne comprends pas ce que les mots "fausse déclaration" signifient.

Le Gouvernement s'est mis ensuite à construire quelques écuries pour le Collège. L'entreprise a été adjugée pour $6,990, et elle a coûté $8,573, soit $1,583, ou 22 p. 100 de plus. Ces écuries ont été construites en 1905 et on n'y a pas logé un cheval depuis, et l'on ose prétendre que le Gouvernement actuel pratique l'économie, et surveille avec soin toute dépense d'argent public, enfin, que c'est un gouvernement combinant toutes les qualités de sagacité et de sage administration.

Venons ensuite à la salle d'équitation du Collège militaire royal. Cet édifice devait servir de résidence à ceux qui auraient soin de ces chevaux qui ne sont jamais entrés dans les écuries construites il y a cinq ans. L'entreprise de la construction fut accordée au prix de $9,490. On demanda des soumissions en 1908, et l'édifice n'est pas encore terminé. Or, il est étrange qu'après avoir accordé une entreprise que l'entrepreneur disait devoir coûter $8,490, on vienne nous dire aujourd'hui que le coût en avait été évalué à $15,000; mais la vérité est que l'on n'a pas cherché à les terminer. L'entrepreneur s'occupe à en grapiller tout ce qu'il peut. J'ai visité ces cottages qui ont été construits pour les soldats à Kingston, et bien que l'entrepreneur ait déjà retiré $90,000, pour la construction de ces seize cottages, il n'y avait pas un crochet ni une armoire dans aucun d'eux. Lorsque les soldats en prirent possession, ils furent obligés de mettre leurs chapeaux et leurs habits sur le plancher, et durent se mettre eux-mê-

mes en frais de faire des armoires et poser des crochets.

Je vois dans le rapport de l'auditeur général de 1909, à la page V—81; qu'au sujet du logis que l'on a appelé salle d'équitation, et rappelons-nous bien que c'est un logis pour des hommes, et non pas pour des chevaux, on trouve un item de $43 pour une fosse à fumier en ciment.

On croit pouvoir se tirer de là par l'explication vague de l'honorable député de Northumberland (M. Loggie) qui nous dit que l'on ne doit pas croire tout ce qui paraît dans le rapport de l'auditeur général. Ce rapport dit aussi qu'il y a dans ce logis des mangeoires doublées en étain pour l'avoine. Va-t-on faire manger de l'avoine aux soldats dans ce logis? Il y a peut-être parmi eux des Ecossais qui ne refuseraient pas de manger du gruau d'avoine, mais les nourrir entièrement à l'avoine c'est aller un peu loin. Il y a d'autres item, tels que les supports pour les selles que l'on veut poser dans ce logis. Pourquoi tous ces item sont-ils compris dans une salle d'équitation? Naturellement, ce sont des dépenses qui se rapportent aux écuries du Collège militaire royal, mais on ne voulait pas que le coût de ces écuries parût trop élevé, surtout lorsqu'elles ont été construites il y a cinq ans, et c'est pourquoi on a porté ces dépenses au compte de constructions toutes différentes.

Nous venons ensuite au nouveau champ de tir près de Kingston. Si l'on veut se porter à l'est de Kingston, il faut passer par ce que l'on appelle le chemin de front et nous traversons des terrains militaires appartenant à l'Etat. Les anciens champs de tir étaient autrefois situés de droit où sir Richard Cartwright avait sa résidence sur un terrain appartenant à l'Etat. A une distance d'environ un mille, en arrière des cibles il y a un terrain appartenant à l'Etat.

Mais sir Richard Cartwright convoitait pour son usage une partie de ce terrain. En 1905, le Gouvernement en cédait à bail à lady Cartwright une superficie de 75 acres, au prix de $55.25, et puis 100 acres encore, au prix de $42.96, soit une superficie totale de 175 acres cédés à bail au prix de $102.22, ou de 58c. de l'acre en moyenne. Le ministre de la Milice répond que la plus grande partie du terrain est pierreuse. Suivant le rôle des contributions du township de Pittsburg, dans lequel ce terrain est situé, 95 acres seraient défrichés. Sir Richard Cartwright aurait dû être satisfait, semble-t-il, d'obtenir la concession de ce terrain au prix de 58c. de l'acre; mais on m'informe de bonne source que cet honorable ministre se livre à la coupe et à la vente du bois recouvrant cette propriété de l'Etat, et dont on lui a pour bien dire fait don pour y faire son habitation d'été. Sir Richard Cartwright s'opposait à ce que le champ de tir fût du côté du chemin où se trouve sa maison; aussi, le champ de tir fut-il transporté de l'autre côté du chemin, et un nouveau tir établi moyennant une dépense de $12,000.

Ici encore admirez le calcul et la sagacité de ce Gouvernement. Immédiatement en arrière des mamelons protecteurs, établis dans le défaut d'une côte, si bien que les cibles que l'on veut remettre en peinture se trouvent, une fois abaissées, à plonger dans l'eau, on a construit un remblai, destiné à recevoir les balles égarées au-delà des mamelons. Or, ce remblai a été installé à moins de 100 verges du pied d'une côte dont le sommet dépasse de douze ou quinze pieds celui du remblai. Et l'on va dire que ce Gouvernement est composé d'hommes d'Etat, préoccupés de l'intérêt public. En vue d'installer les cibles où elles se trouvent aujourd'hui, on a dû faire l'acquisition de terrains. On a acheté d'un particulier 34 acres 27 moyennant $100 de l'acre, soit $3,437. Puis, l'agent est allé trouver deux demoiselles occupant la propriété voisine, et les a intimidées au point de les faire consentir à vendre 55 acres 37 d'un terrain semblable moyennant $35 de l'acre, soit pour une somme totale de $1,952. Au dire de ces demoiselles, l'agent leur aurait déclaré que si elles n'acceptaient pas $35 l'acre, le Gouvernement s'emparerait tout de même du terrain. Ce n'est pas là un cas isolé. On a ruiné de cette manière une demi-douzaine de cultivateurs de cette partie du township, en détachant 40 ou 50 acres de chaque ferme, ce qui a eu l'effet d'en empêcher l'exploitation profitable. Si d'une propriété de 75 acres vous retranchez 35 acres, personne ne voudra plus de cette ferme tronquée. Personne n'y pourra vivre. C'est ce que le Gouvernement a fait en envoyant des agents offrir aux propriétaires $40 de l'acre, qu'ils étaient tenus d'accepter sous peine d'être dépossédés purement et simplement, Telle a été la conduite du Gouvernement, et pourquoi?

Parce qu'un ministre d'Etat tenait à avoir une maison de campagne sur un terrain domanial situé de l'autre côté du chemin. Le très honorable premier ministre exprimait jadis ses craintes de nous voir verser dans le militarisme. Voyons jusqu'à quel point son propre Gouvernement a versé de ce côté. De 1868 à 1872, le Dominion a dépensé pour la milice $5,759,487, de 1873 à 1877, $4,193,879; de 1878 à 1895, $20,889,-657, et cela comprend les frais extraordinaires imposés par le soulèvement du Nord-Ouest en 1885. Durant les dix-huit dernières années du régime conservateur, la dépense a été en moyenne de $1,337,604. Déduction faite de la dépense extraordinaire entrainée par le soulèvement du Nord-Ouest, la dépense moyenne pour la milice et la défense, durant les dix-huit dernières années du régime conservateur, ne s'est pas même élevée à 1 million de dollars par an-

née. Et pourtant, les chefs du parti libéral protestaient hautement d'une extrémité du pays à l'autre contre l'énorme dépense que faisait le département de la Milice. Faisons la comparaison. La dépense totale sous le régime libéral, de 1896 à ce jour, a été de $48,444,801, soit une moyenne de $3,460,344 par année, et de ce chiffre l'énorme somme de $23,177,120 a été dépensée, par ce Gouvernement si économe, si sage et si prévoyant, dans les derniers quatre ans, au taux moyen de $5,794,280 par année. Et on nous invite à voter pour l'année prochaine $6,876,700 qui, sans doute, lorsque le budget supplémentaire sera présenté, auront atteint le chiffre rond de 7 millions. Rapprochez ce chiffre énorme de la dépense sous un régime libéral de celle de $947,202 par année durant les quatorze années du régime conservateur, dépense pourtant que les libéraux qualifiaient d'extravagante et de signe avant-coureur d'un régime militariste.

Allons donc, lors du soulèvement du Nord-Ouest, le gouvernement conservateur a dépensé pour des fins militaires moitié moins que les libéraux ne dépensent durant les années de paix que nous traversons. Et pourquoi donc le Gouvernement actuel dépense-t-il de telles sommes pour des fins militaires? C'est qu'il s'applique à maintenir toute une bureaucratie vivant aux dépens du pays, sans rendre le moindre service, et dont quelques-uns des fonctionnaires pourtant reçoivent un traitement égal à celui des ministres d'Etat. Je citerai des chiffres parus dans le "Standard" de Kingston, journal généralement bien renseigné, et ces chiffres qui, notez-le bien, sont pour Kingston seulement, établissent que le service des magasins, par exemple, comprend trois officiers retirant des appointements de $5,566 par année, tandis que le reste du contingent, sous-officiers et soldats, retirent $7.308 par année. Quel Gouvernement économe et sage! Le corps des officiers payeurs comprend quatre officiers retirant $4,103 d'appointements; l'état-major du district comprend six ou sept officiers retirant $14,887; le corps de l'intendance militaire comprend quatre officiers retirant $3,719 par année, tandis que les sous-officiers et soldats ne retirent que $7,295.

Le corps de santé permanent comprend un officier touchant $2,995 par année, c'est-à-dire plus que tous les sous-officiers et soldats pris en bloc; et le croiriez-vous, monsieur l'Orateur, il n'est pas satisfait de cela; il se livre tout de même à l'exercice de sa profession, retire son traitement de $2,995, s'empare d'un des soldats, lui fait mettre de côté l'uniforme, et le charge de l'exécution de tous les menus travaux autour de sa maison, et cela aux frais du public. Quel Gouvernement sage, économe et prévoyant! Dans le corps d'artillerie à cheval, les officiers retirent $28,148 par année, tandis que les sous-officiers et soldats reçoivent $85,525. Sur une dépense totale de $162,000 faite pour la milice et la défense à Kingston, plus de $60,000 sont attribués aux officiers; et ce n'est là qu'une minime partie; le même état de choses, mais aggravé, existe à Ottawa.

On parle de réformer la milice, monsieur l'Orateur, mais je vous l'affirme, ce n'est pas au bas de l'échelle, ce n'est pas par les soldats, qu'il faudra commencer; vous devrez commencer par vous débarrasser de ceux dont le mérite se mesure uniquement par l'attention qu'attirent sur eux les galons d'or dont ils chamarrent leurs habits. Mais ce n'est pas tout. Nous avons à Kingston un collège militaire considéré comme un des meilleurs du genre qui soit au monde, et qui mérite bien la réputation dont il jouit, à en juger par le mérite des hommes qu'il a formés. Alors pourquoi, monsieur l'Orateur, les élèves du Collège militaire royal sont-ils mis de côté au profit de sujets qu'on fait venir d'Angleterre? Est-là traiter convenablement la jeunesse canadienne? Je dis que non. Je suis Anglais autant que n'importe qui en cette Chambre, mais je suis Canadien aussi, et je dis que si un Anglais vient au Canada compléter ses études au Collège militaire de concert avec des élèves canadiens, ceux-ci doivent avoir la préférence, lorsqu'il s'agit d'en nommer à quelque emploi vacant. Telle n'est pas la ligne de conduite de notre Gouvernement à l'heure qu'il est, et c'est un autre concours de circonstance qui fait voir le développement chez eux de l'esprit bureaucratique. Voyez-vous notre pays dépenser 7 millions par année pour la milice et la défense! Et pourquoi donc? Je le demande en toute sincérité, pourquoi dépenser tant d'argent dans ce but? L'année dernière, le ministre de la Milice, lorsqu'il invita la Chambre à lui accorder un crédit de 6 millions en donna la raison suivante:

> La nécessité de maintenir une troupe armée en vue de repousser les envahisseurs pour le cas où par malheur une tentative d'invasion se produirait.

Repousser les envahisseurs? Quels envahisseurs? Ces envahisseurs nous viendraient-ils des Etats-Unis? Alors pourquoi notre Gouvernement a-t-il de propos délibéré et, parfaitement au fait de la situation, permis aux Etats-Unis de couvrir les Grands lacs de ses navires de guerre et de mettre tout le Canada central à la merci de ce pays.

En 1812, un officier, le général américain a passé tout l'été à construire des bateaux dans le but de transporter ses soldats sur la rive canadienne. Mais aujourd'hui, il s'y trouve des centaines de steamers des Etats-Unis, protégés par des canonnières dont la présence sur nos Grands lacs est tolérée par ce Gouvernement imprévoyant et qui sont à même de transporter sur

nos rives des milliers et des milliers de soldats des Etats-Unis. On parle d'établir une marine de guerre; si nous voulons être en mesure de défendre nos frontières, il faudra commencer par mettre sur les Grands lacs une flotte de navires canadiens aussi nombreuse que celle des Etats-Unis. Si la guerre éclatait,—ce que je ne prévois pas, et ce que personne ne prévoit,—si la guerre éclatait entre nous et les Etats-Unis, on ne saurait contester que, par suite de la négligence et de l'étourderie de ce Gouvernement si mal avisé, tout le centre du Canada se trouverait absolument à la merci de la république voisine.

Je tiens à relever une ou deux déclarations faites par l'honorable député d'Assiniboine. Il a signalé la diversité des opinions exprimées par des membres de la gauche. Il a signalé le discours prononcé par le chef de l'opposition (M. R. L. Borden); puis la déclaration faite par l'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk), puis la déclaration faite par l'honorable représentant de Digby (M. Jameson). La tactique des chefs libéraux et des journaux à leurs gages, d'une extrémité du Canada à l'autre, a été de ravaler le plus possible le leader de la gauche aux yeux de la population canadienne. Je tiens à leur dire que nous membres de l'opposition, nous sommes fiers de notre chef. Nous en sommes fiers, non seulement à cause de ses grandes aptitudes, mais à cause de son inaltérable politesse et de sa fidélité inébranlable au Canada et à l'empire britannique. Non seulement les membres de la gauche sont-ils fiers de leur chef, mais tous les honorables membres de la droite sont également fiers de lui. Ils ont raison d'en être fiers, et le peuple canadien en est fier également. Mais ne voilà-t-il pas que l'honorable représentant de Jacques-Cartier exprime une opinion un peu différente de celle du chef de la gauche? Aucun membre de la députation ne prétendra, j'en suis persuadé, qu'une opinion sortie de la bouche de l'honorable représentant de Jacques-Cartier peut être autre chose qu'une opinion consciencieuse, et alors, je le demande, pourquoi ne lui serait-il pas permis d'avoir une autre opinion que la mienne, ou que celle d'aucun autre honorable député, si cette opinion est l'honnête expression de ce qu'il croit être dans le véritable intérêt du pays. Notre chef n'est pas de ceux qui prennent leurs partisans à la gorge et les contraignent à l'obéissance. Dieu merci, tel n'est pas notre chef.

On parle de discipline dans les rangs. Je suis fatigué d'entendre nos adversaies nous lancer ce reproche à travers la Chambre. Discipline dans les rangs! Mais, à la dernière session l'honorable député d'York, Nouveau-Brunswick, (M. Crocket) a fait prendre en cette Chambre à l'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley) un bain turc politique dont il se souviendra longtemps. Puis, qu'avons-nous constaté? Après que l'opération eut été terminée, après que l'honorable ministre des Travaux publics eut passé par toutes les phases du bain turc, massage et le reste, et après qu'il fut sorti tout fumant de l'étuve, on a demandé le vote. Ce vote signifiait l'abandon précipité par l'honorable ministre de la position qu'il ornait de sa présence. Quel a été le résultat du vote? La majorité a été réduite d'environ la moitié, parce que, nonobstant la discipline qui règne dans les rangs ministériels, bon nombre d'honorables membres de la droite n'ont pu avaler cela et ils se sont absentés.

Mais, et voilà où la fidélité au parti entre en scène. On leur a ordonné de venir apposer leurs signatures à un document déclarant qu'ils croyaient à l'intégrité, à la franchise et à toutes les saintes et bonnes vertus du ministre des Travaux publics, et comme de petits enfants d'école ramenés sous la férule, ils sont venus signer leurs noms. On parle de fidélité au parti! Quelle est la mesure de fidélité au parti acceptée par les honorables membres de la droite? La mesure de leur fidélité au parti est représentée par des quais en sciure de bois, par des fossés Aylesworth, par des spéculations sur les terres de la Saskatchewan, par les transactions Merwin et par des vols à la McAvity. Comment leur fidélité a-t-elle été mesurée en 1891? Elle a été mesurée par un programme exposant que le parti libéral était prêt à troquer le pays et l'honneur du pays contre des dollars américains. Et cependant, ils osent reprocher à la gauche de manquer de discipline et de fidélité à son parti. Où a-t-on trouvé le parti conservateur chaque fois que le dévouement et la fidélité à l'empire étaient nécessaires? Quelle a été l'attitude du parti libéral lorsque la guerre a éclaté dans l'Afrique du Sud? Ce n'est qu'après avoir été réellement poussé par le parti conservateur et le sentiment public qu'il a consenti à laisser partir nos soldats pour aller défendre l'empire. Notre pays a fait de l'argent au moyen de cette opération. La Grande-Bretagne a envoyé au Canada $10,000,000 pour les produits qui ont été consommés durant la guerre. Le total de nos dépenses ne s'est pas élevé à $2,000,000 et nous avons fait plus de $8,000,000 de profit net dans la guerre sud-africaine, à ne considérer que le côté financier. Et l'on propose maintenant de dépenser l'argent que la guerre nous a rapporté, l'argent qui a été gagné par le sang de nos héros canadiens sur le veldt sud-africain, à construire une marine de casseroles en fer-blanc. Et cependant les honorables membres de la droite nous lancent dans cette salle le reproche de manquer de fidélité et mettent en doute le loyalisme du parti conservateur. Combien d'attitudes différentes le très honorable chef du parti libéral n'a-t-il pas prises au sujet de cette

question navale? Il est venu devant cette Chambre l'année dernière et il a consenti à une résolution. A Toronto, il a réclamé le mérite d'avoir fait voter cette résolution et lancé le mouvement. Je suppose que dans d'autres parties du pays où cette résolution n'est pas vue d'un aussi bon œil, le blâme est rejeté sur l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Quoi qu'il en soit, la résolution a été adoptée à l'unanimité par la Chambre. Puis nous constatons un autre changement.

Il vient nous dire que pas un seul navire n'ira au secours de la métropole sans le consentement et la sanction du Parlement canadien, et il demande à tous les organes libéraux du Canada de chanter cette ritournelle pour faire danser l'honorable député d'Assiniboine, (M. Turriff). Puis, il va dans la ville conservatrice de Toronto et dit au peuple de cette ville: Nous enverrons notre flotte à l'aide de la mère patrie si celle-ci est en danger. Il ordonne aux organes de chanter cette ritournelle; il ordonne à l'honorable député d'Assiniboine de danser, et les organes chantent et l'honorable député d'Assiniboine bat des entrechats. Maintenant, il nous arrive avec une proposition pour une marine de casseroles en fer-blanc et naturellement ses partisans vont danser sur cet air. Voilà la mesure de leur fidélité au parti. Une fidélité de cette espèce est synonyme de servilisme.

Monsieur l'Orateur, j'ai probablement consacré à ces remarques beaucoup plus de temps que je n'aurais dû le faire, mais, du moins, je n'ai pas pris trois jours comme l'honorable député de Northumberland. Je remercie la Chambre de l'attention qu'elle m'a accordée durant mes remarques sur le budget.

M. C. L. OWEN (Northumberland, Ont.): Mon honorable ami le député de Frontenac (M. Edwards) a parlé plusieurs fois dans son discours, de l'honorable député de Northumberland. Il y a deux ou trois députés de Northumberland, et je désirerais qu'il précisât davantage et qu'il nous dît lequel.

M. EDWARDS: Le point soulevé est certainement digne d'attention. Naturellement, je n'ai pas voulu parler de mon honorable ami de Northumberland (M. McColl), mais de l'honorable député de Northumberland, Nouveau-Brunswick, (M. Loggie) qui m'a précédé dans cette discussion et je veux que cela soit bien compris.

M. E. W. NESBITT (Oxford-nord): Si je désirais me montrer discourtois ou pécher contre les aménités de la discussion, je pourrais facilement répondre sur le même ton aux remarques malveillantes faites par l'honorable préopinant (M. Edwards), au sujet du discours de mon honorable ami de Northumberland (M. Loggie). Je n'ai nulle intention, cependant, de suivre l'honorable député sur ce terrain, et je ne le suivrai pas non plus à travers ses longues et fastidieuses remarques. Je me bornerai à parler brièvement de cette partie de sa péroraison où il semble avoir si complètement perdu son sangfroid. L'honorable député a démontré que dans notre service militaire nous payons les officiers plus cher que les soldats. Je crois que s'il faisait des recherches dans tous les pays où il y a un service militaire, il constaterait que les officiers reçoivent ordinairement une solde supérieure à celle des soldats. Mais il devrait en outre se rappeler que la milice du Canada est très peu nombreuse et que son but principal est de former des officiers pour le cas où nous aurions la guerre. Il s'ensuit naturellement que le nombre des officiers est proportionnellement plus grand qu'il ne le serait avec un système militaire régulier. En ce qui concerne les cottages à Kingston, qui ont toujours causé beaucoup d'inquiétude à l'honorable député, du moins depuis que je suis membre de cette Chambre, cette dépense a été clairement expliquée en comité général, lors de l'adoption des prévisions budgétaires. L'explication a été accentée par la Chambre, et je ne vois pas qu'il y ait dans cette dépense de quoi exciter à ce point l'honorable député.

En ce qui concerne le ministre des Travaux publics (M. Pugsley), tout ce que je puis dire, c'est que je renvoie son défi à l'honorable député, et je lui dis qu'il est absolument faux que nous, les membres de la droite, ayons été forcés d'appuyer cet honorable ministre. La seule raison pour laquelle le vote a été moindre lorsque le ministre des Travaux publics a été défié en cette Chambre, c'est que nos honorables amis ont pris la Chambre par surprise, et nul ne le sait mieux que l'honorable député.

Je ne connais pas un seul membre de la droite qui n'était pas en cette occasion désireux de voter en faveur de l'honorable ministre, et en ce qui me concerne, je dois dire que je n'ai jamais vu, dans la vie publique ou privée rien de plus méprisable que l'attaque faite contre ce ministre, attaque qui n'était basée sur aucune preuve quelconque. (Exclamations). Et les membres de la gauche le savent très bien. En ce qui concerne le reste du discours de l'honorable député de Frontenac (M. Edwards), c'était tout simplement la même vieille histoire, racontée de la vieille manière, et ce serait perdre le temps de la Chambre que de la discuter.

Je désire féliciter le ministre des Finances et le Gouvernement sur l'excellent exposé budgétaire présenté à la Chambre. Il est très vrai, comme le prétendent l'honorable député de Tonroto-nord et d'autres membres de l'opposition que les cultivateurs de l'Ouest ont dans une certaine mesure rendu possible ce résultat financier et que le mérite de ces excellents resultats revient aussi aux cultivateurs

d'autres parties du pays. Et je pourrais ajouter que les manufacturiers et leurs employés, les marchands, les commis et de fait tous les travailleurs du Canada ont contribué à la grande prospérité dont nous jouissons. Mais cela ne diminue en rien le mérite qui revient au Gouvernement et au ministre des Finances. Lorsqu'une grande industrie manufacturière réussit, nul ne doute que son succès est dû en grande partie aux ouvriers employés à cette industrie, mais nul ne songe à enlever à l'administration le mérite de ce succès. Il me semble que les honorables membres de la gauche, dans leurs discours sur le budget, devraient tâcher de se montrer un peu raisonnables. Je n'ai jamais eu connaissance qu'on ait gagné quelque chose à dénaturer les faits.

Je suis heureux de savoir que le ministre des Finances a transporté au compte du capital les dépenses relatives à notre armement et aux terres publiques. Je suis heureux qu'il nous ait dit qu'il est à peu près d'accord avec l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) lorsque celui-ci dit que les primes ne devraient pas être imputées sur le revenu. Personnellement, j'estime qu'elles devraient l'être, mais je crois que l'explication du ministre des Finances est très raisonnable, lorsqu'il dit qu'il a tout simplement suivi le système ordinaire de comptabilité en portant les primes au débit du capital, tout comme nous avons coutume de porter les subventions aux chemins de fer au même compte. Je remarque avec beaucoup de plaisir la déclaration du ministre des Finances que les principales primes expireront en décembre 1910, mais, tout en partageant l'opinion de mon honorable ami de Red-River (M. Clark) que les primes sont en elles-mêmes une forme défectueuse de taxation, je ne suis pas prêt à nier qu'elles aient été nécessaires dans le temps. On me dit qu'elles ont d'abord été proposées par nos amis de la gauche, mais dans tous les cas, je n'ai pas le moindre doute que, lorsque le Gouvernement a décidé de payer ces primes, il l'a fait après avoir mûrement réfléchi. Je n'ai pas le moindre doute que les circonstances ont justifié cette mesure. Si l'on se rappelle les résultats qui ont suivi cette mesure, je ne crois pas que l'on puisse dire franchement qu'elle n'a pas été justifiée. Il ne peut y avoir le moindre doute que, dans l'opinion de la majorité du peuple canadien, il était absolument nécessaire d'établir chez nous des aciéries pouvant rivaliser avec celles du reste de l'univers; et si ces aciéries sont aujourd'hui sur un bon pied, cela est certainement dû au système des primes. Je ne saurais admettre avec l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) que dans son cas particulier les primes n'ont pas été avantageuses.

A mon avis, le pays a grandement bénéficié de ces primes et les résultats ont amplement justifié ce système. Mais en même temps je suis convaincu qu'il n'y a pas lieu de le perpétuer. Aujourd'hui, l'industrie de l'acier est établie sur des bases assez stables pour se passer de cette aide. Seulement, comme le ministre des Douanes l'a observé, à l'époque où ce système de primes fut établi, on apporta au tarif une réduction de taxes qui permit l'entrée de l'acier, à meilleur marché qu'auparavant.

J'ai prêté, comme toujours, une oreille fort attentive aux observations formulées par le député de Toronto-nord (M. Foster); car je ne suis pas de ces partisans outrés qui refusent leur admiration aux qualités et à l'habileté déployées par les membres de l'opposition, et, je dois l'avouer, à mes yeux le député de Toronto-nord est passé maître dans l'art de la critique; c'est un homme de hautes capacités. J'ai donc été fort surpris, lorsque, cédant sans doute aux inspirations de l'esprit de parti, il s'est permis des affirmations exagérées, pour ne pas dire des assertions erronées, qui m'autorisent, bien que nouveau député encore peu au courant des choses politiques, à apporter les rectifications voulues. Avant d'entrer dans le vif de la question, je tiens à dire que j'ai entendu avec plaisir le ministre des Finances déclarer qu'il se proposait, si faire se peut, de demander aux recettes courantes le paiement des dépenses afférentes au service naval. Tout autant que mes collègues, j'ai à cœur la création de la marine canadienne, mais à mon avis, le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et le Gouvernement ont fait preuve d'un grand discernement dans l'élaboration de la mesure qu'ils nous ont soumise. Le problème qu'ils avaient à solutionner était fort épineux et le règlement de cette question demandait beaucoup d'habileté dans le doigté. Les députés de l'opposition, qui ne sont pas chargés de la responsabilité, ont un rôle facile à jouer, en formulant leur programme et leurs critiques. Mais s'ils portaient la responsabilité qui retombe sur le premier ministre pour chaque parole qu'il prononce, ces messieurs feraient entendre un tout autre refrain.

Le ministre des Finances ayant déclaré qu'il entend bien, si faire se peut, porter au compte courant des recettes la dépense relative au service de la flotte, tout député ici, soit de la gauche soit de la droite, est tenu de lui prêter main-forte dans la réalisation antiministériels, d'attaquer le ministre des Finances qui doit donner la sanction définitive à toutes les propositions d'ordre financier, avant leur présentation à la Chambre. Mais le ministre des Finances, après tout, n'est pas infaillible, et lorsque les députés oppositionnistes lui reprochent certaines expressions qui lui seraient échappées, il est tout naturel qu'il cède parfois.

L'autre jour, j'entendais un collègue affirmer qu'il est de bonne tactique chez les antiministériels, d'attaquer le ministre des Finances et de critiquer sa gestion financière de l'exercice, quand bien même les auteurs de ces attaques se seraient servis de certains expédients pour exercer une pression sur le ministre, et ce collègue ajoutait qu'il serait puéril de notre part de nier la chose. Ils ne sont pas légion, espérons-le, parmi les membres de la gauche, ceux qui prétendent que, lorsque le ministre des Finances se rend à leurs vœux relativement à quelque dépense à exécuter, ils ont droit de le lui reprocher, en fin d'exercice, comme une dépense injustifiable dont ils portent la responsabilité. En affirmant qu'il est de bonne et loyale tactique, en politique, d'avoir recours à pareille ruse, mon honorable collègue s'est sans doute laissé emporter par la chaleur du débat, car au fond, je sais que c'est un fort brave homme.

J'aborde maintenant les deux ou trois points, défectueux à mon avis, dans les observations présentées par le député de Toronto-nord (M. Foster), au commencement du débat. Après avoir critiqué le budget au point vue financier, et cela avec beaucoup de modération, je l'avoue, il nous a dit dans son style inimitable: "Nous avons un Gouvernement composé d'hommes entendant les affaires; voyons donc ce qu'a fait ce Gouvernement d'hommes d'affaires."

Pour une raison quelconque, les députés de la gauche accueillent toujours avec un éclat de rire homérique les observations présentées par les ministériels relativement à la dépense effectuée pour le canal de Newmarket, comme si nous avions honte de cet ouvrage. L'an dernier, au cours de la session, lorsque le débat s'est engagé sur cette question qui provoqua un vote de la Chambre, avons-nous donné à entendre que nous avions honte ou peur de cette dépense effectuée pour le canal de Newmarket? Bien téméraire ou bien égoïste serait celui qui nierait la nécessité de travaux publics au Canada. Quand on songe aux progrès réalisés par le pays, qui oserait nier l'utilité d'une dépense publique? Le canal de Newmarket est à proximité de Toronto, ville qui fait de si grands progrès. J'ose dire que, dans quelques années, nous serons bien aise d'avoir consacré ces deniers au canal de Newmarket et j'ai tout autant droit de faire cette prédiction que les députés de la gauche ont droit de soutenir le contraire.

L'autre dépense qui a fait l'objet des attaques du député de Toronto-nord (M. Foster) c'est celle se rattachant aux rapides de Saint-André. Il a mis beaucoup de chaleur dans ses observations, et évidemment il semblait se délecter dans sa critique. Etant fort peu renseigné sur la question, je tenais à m'éclairer. Voici une lettre à cet égard:

Cet ouvrage est ordinairement connu sous le nom de barrage mobile de Saint-André. Ses parties constituantes sont un barrage immergé, une superstructure en acier, six grandes portées et une travée de rive. Le tablier au-dessus de la superstructure en acier est un plancher en béton qui sera utilisé comme pont de grande route. A la partie inférieure du pont sont suspendues des poutres en acier ou des cadres ou montants de rideaux auxquels sont suspendus et disposés de manière à ce qu'ils puissent s'enrouler au moyen de machines actionnées par l'électricité des rideaux ou des systèmes de lames en bois, placés sur un commun pivot. Ces rideaux et leurs accessoires sont destinés à régler le niveau de l'eau en amont de barrages, pour les besoins de la navigation.

Entre la partie ouest du barrage et le pont ainsi que le rivage se trouve une écluse destinée à l'éclusement des vaisseaux au-delà du barrage. Ces ouvrages sont situés aux rapides Saint-André, à environ vingt milles au nord de Winnipeg. Jusqu'aujourd'hui la navigation a été chose irréalisable, sauf pour les petits bâtiments, principalement les bateaux de promenade ou de plaisance, et cela seulement à certaines époques de l'année.

Il n'existe pas de pont entre cet endroit et les faubourgs de Winnipeg, à vingt milles environ au sud et la grande route au sommet du barrage sera sans doute d'une grande commodité pour cette partie du pays.

Il est inutile d'en dire davantage sur l'urgence de la construction de ces ouvrages. Sur un parcours de vingt milles il n'existe pas de pont entre ce barrage et la ville de Winnipeg. Prétendra-t-on que, dans ce pays de progrès, ce pont qui est une route publique et qui sert tant aux piétons qu'aux voitures, n'est pas d'urgence, au point de vue de l'intérêt public Ce barrage lui-même est d'un genre nouveau en Amérique. Il existe, paraît-il, en France, un barrage similaire en principe; mais là, les vannes sont actionnées à la main, tandis qu'aux rapides Saint-André, les vannes sont actionnées par l'électricité. C'est donc, probablement, le seul ouvrage de ce genre qui existe dans le monde entier. Or, le député de Toronto-nord (M. Foster), au dire du hansard, aurait affirmé que le barrage est à 35 ou 40 pieds au-dessus du sol; mais si je ne me trompe, il a dit 75 pieds. J'ai sous les yeux les photographies du barrage mobile, ainsi que les impressions sur fond bleu ou les dessins, et la mesure précise, à partir du sommet du barrage jusqu'au sol des sections de la prairie est de 23 pieds. Il suffira donc de construire des abords de 23 pieds de hauteur, et non pas de 75, de 35 ou de 40 pieds. Ces photographies et ces dessins sont à la disposition de l'honorable député, s'il désire les voir, afin de s'assurer de l'exactitude de mes assertions. On nous a cité ce barrage mobile de Saint-André comme un exemple frappant de la prodigalité du Gouvernement; mais au contraire cela prouve clairement, s'il y avait besoin

de pareille preuve, que le Gouvernement possède bien l'entente des affaires et que son administration est marquée au coin de l'économie.

Plusieurs députés antiministériels, y compris celui qui m'a précédé (M. Edwards) ont cherché à prouver, au moyen de la statistique, que les droits perçus sous le régime actuel sont aussi élevés que ceux perçus sous le régime précédent.

Quel est l'objectif qu'ils visent en formulant pareille argumentation, c'est ce que je ne saurais m'expliquer. La plupart des députés de la gauche sont sans doute partisans de droits protecteurs plus élevés; aussi quand ils cherchent à prouver que les droits de douane, sous le régime conservateur, n'étaient pas plus élevés qu'ils ne le sont sous le régime actuel, c'est ce que je ne saurais m'expliquer. Plusieurs députés ont prétendu que les taxes douanières, sous l'administration précédente, ne dépassaient pas la quotité actuelle des droits. On ne saurait discuter une question aussi compliquée que celle du tarif, en choisissant quelques exemples isolés; le seul moyen d'élucider la question est de prendre le tarif dans son ensemble. En examinant l'ensemble du tarif, on constate donc qu'aujourd'hui la quotité des droits perçus est inférieure de 3 p. 100 à celle perçue sous l'ancien régime, en 1896. Quelques collègues ont prétendu que cette quotité n'est inférieure que de 1 p. 100. Le seul moyen de déterminer la question est de tenir compte des importations en franchise et, n'en déplaise au député de Frontenac (M. Edwards), ces entrées sont bien plus considérables, sous le régime actuel, qu'elles ne l'étaient sous le régime précédent. Mais je ne veux pas m'attarder à discuter la question des importations en franchise, vu qu'elle a déjà été l'objet d'un débat assez prolongé.

J'en viens à la question des emprunts. Cette année, le député de Toronto-nord a répété que le chiffre des frais effectués pour la négociation des emprunts, sous le régime actuel, est plus élevé qu'il ne l'avait été sous les dix-huit années de l'administration précédente. Eh bien! Je me suis donné la peine d'étudier les faits.

Le député de Toronto-nord prétend que les frais additionnels effectués pour la négociation des emprunts par le Gouvernement actuel a eu pour conséquence l'avilissement du crédit du Canada. Je ne saurais me ranger à pareil avis. Le chiffre de la commission payée pour la négociation des emprunts est demeuré stationnaire; seulement le mode de négociation est différent. Notre ministre des Finances, qu'il soit libéral ou conservateur, n'a rien à voir dans le mode de négociation des emprunts; tout son rôle se borne à adopter le mode en vogue. Aujourd'hui, force lui est de placer ses emprunts sur le marché, par l'intermédiaire

M. NESBITT.

des agents financiers. Je n'ai rien à redire à cette coutume qui, à mon sens, est excellente. Jadis, on plaçait un emprunt sur le marché, et dès qu'il était souscrit, il était payé. Aujourd'hui, l'emprunt est placé sur le marché par les agents financiers ou underwriters qui en assument la responsabilité; ils sont tenus de faire les frais de publicité, et offrent l'emprunt au public; en d'autres termes, ils sont tenus de faire souscrire l'emprunt par le public, et en retour ils reçoivent une commission. Nos derniers emprunts ont été placés sur le marché à 98½. Disons ici que le coût des emprunts durant les quinze années écoulées, sauf la courte période au cours de laquelle ils ont été effectués par la présente administration, est favorable au ministre des Finances, au lieu de lui être défavorable.

Je tiens à dire que suivant moi le ministre des Finances a été prudent en faisant des emprunts à courte échéance. Vous devez vous souvenir que peu de temps après l'arrivée au pouvoir du Gouvernement, la guerre des Boers est survenue, durant laquelle toutes les ressources de l'Angleterre ont été mises à contribution en ce qui concernait ses possibilités d'emprunt. Par conséquent, le ministre des Finances a fait preuve d'une prudence évidente en négociant des emprunts à courte échéance, de préférence à des emprunts de longue durée sur les marchés monétaires du monde financier. La seule comparaison équitable à faire entre les deux périodes, c'est de nous assurer si nous faisons nos emprunts actuellement au même taux que les autres nations qui se trouvent réellement dans la même situation que nous. Je vais prendre un pays qui se développe très rapidement, un pays dont le crédit est excellent, je veux parler de la nation indépendante de la république Argentine. On dit que l'Argentine a envoyé l'an dernier en Angleterre 40 p. 100 de ses produits alimentaires. J'ignore si c'est exact ou non, mais j'ai vu dans un journal financier que l'Argentine avait envoyé l'an dernier en Angleterre 41 p. 100, pour donner le chiffre exact, de ses produits alimentaires. Les chiffres que je cite sont extraits du rapport annuel de la Bourse de Londres. Au mois de décembre dernier son 3½ p. 100 avec 1 p. 100 d'amortissement était coté à 76½ et notre 3½ p. 100 s'inscrivait à 101.

Les obligations autrichiennes 4 p. 100 étaient cotées à 106; leur 3 p. 100 était à 86 et notre 3 p. 100 s'élevait à 101. Le 3 p. 100 russe était à 68, le Chili 4½ p. 100 était à 96; la rente allemande 3 p. 100 se cotait à 83; la Nouvelle-Galles du Sud, 3½ p. 100, était inscrite à 89. Vous savez que la Nouvelle-Galles du Sud fait partie de la confédération australienne. Un honorable membre de la Chambre a déclaré que la confédération australienne avait vendu ses obligations à des prix plus élevés que les nô-

tres. J'ai cherché dans tous les journaux financiers que j'ai pu me procurer, j'ai regardé dans le rapport de la Bourse de Londres, mais je n'ai pu y trouver la cote des fonds australiens. J'ai trouvé celle de la Nouvelle-Galles du Sud et celle d'autres provinces, mais aucune d'elles ne peut soutenir la comparaison avec nos valeurs, je veux dire avec le prix de nos obligations.

Voyons maintenant les prix auxquels ont été émis les emprunts canadiens.

Voici quelques-uns d'entre eux:

Année.	Montant.	Pour cent.	Prix.
1884..	$ 5,000,000	3½	$0 91
1885..	4,000,000	4	1 01
1888..	11,000,000	3	92:95
1897..	2000,000	2½	0 91

L'émission de 1897, la première année où le ministre actuel des Finances est entré en fonctions, a été faite au taux d'intérêt le plus faible. Durant l'avant dernière semaine, nous avons emprunté $4,000,000 à 3½ p. 100 et nous avons obtenu 99. Le gouvernement des Indes a fait durant la même semaine une émission d'obligations 3½ p. 100 à 96½. C'est la transaction la plus récente et elle vaut des volumes de réclame pour notre pays.

En parlant du tarif, un honorable député a accusé le Gouvernement de permettre l'entrée des produits alimentaires au grand désavantage du cultivateur. Il a cité quelques chiffres de nos importations dont voici quelques-uns:

	Année.	Valeur des importations.
Provisions..	1905	$1,000,000
"	1908	4,000,000
Lard..	1904	67,000
"	1908	1,000,000
Œufs..	1905	74,000
"	1905	222,000
Beurre..	1906	64,000
"	1908	192,000
Fruits frais..	1905	2,000,000
"	1908	5,000,000

L'honorable député a tenté de prouver avec ces chiffres que nous travaillions au préjudice de l'agriculture, en d'autres termes que nous ne la protégions pas. Si vous ouvrez les rapports de l'industrie et du commerce ou des douanes, vous constaterez qu'il y a eu une grande augmentation des fruits et des légumes en conserve, et pourtant l'honorable député dit que nous ne protégeons pas l'agriculteur. Nous n'avons jamais prétendu que notre tarif était protecteur. Nous disons—et rien au monde, même si je devais parler pendant une semaine ne le rendrait plus explicite—que notre tarif est un tarif fiscal. Que l'on nous en attribue ou non le mérite, c'est un fait rendu évident par ces chiffres que ces produits sont entrés en plus grande quantité dans les dernières années ou, en d'autres termes, depuis l'arrivée au pouvoir du premier ministre et de son gouvernement. Si vous examinez les rapports du commerce vous constaterez que les nombreux produits agricoles qui entrent maintenant au Canada étaient regardés comme des articles de luxe à l'époque où le Gouvernement est arrivé aux affaires. Aujourd'hui, en raison des progrès que le peuple a faits, ces articles ne sont plus considérés comme des objets de luxe.

Prenez les fruits frais. Il y a quelques années, les fraises, les tomates mûres et autres comestibles de ce genre n'étaient consommés que dans les villes et par très peu de monde. Aujourd'hui presque toutes nos villes sont en état d'acheter ces produits avant que les articles canadiens ne fassent leur apparition sur le marché. Vous savez que grâce aux conditions climatériques des Etats-Unis, ces fruits et légumes précoces viennent de la Virginie et de la zone chaude des Etats-Unis, et d'ici à très peu de jours d'énormes quantités de ces primeurs viendront dans les villes et les bourgs de notre pays. Les gens qui ne pouvaient, il y a des années, s'offrir le luxe de ces produits, les achètent communément aujourd'hui.

Quant aux agriculteurs du Canada, je n'hésite pas à dire que je parle au nom de 90 p. 100 d'entre eux, quand je dis qu'ils n'ont pas le cerveau assez étroit pour refuser aux autres le privilège d'acheter les choses qu'ils ne peuvent pas leur fournir.

L'honorable député qui a pris la parole avant moi a parlé des œufs et du beurre. Savez-vous que l'an dernier ou il y a deux ans, du beurre a été importé au Canada ? Pourquoi? Parce que le prix du beurre s'est élevé l'an dernier et qu'il est vendu maintenant à un prix énorme dans la plupart de nos villes. Il se vend de 32 à 35 centins et l'an dernier, à Montréal, il a monté à 40 centins la livre. Doit-on s'étonner par conséquent qu'on ait importé du beurre ? Le beurre ne peut entrer chez nous que si le prix en est très élevé. Prétendez-vous qu'on doit protéger plus que cela l'agriculteur? Prétendez-vous qu'il n'est pas nécessaire pour le peuple du pays, je veux dire le consommateur ordinaire, d'avoir du beurre et que nous devrions augmenter le tarif pour élever le prix du beurre et des œufs. Sans imposer de droits, le prix des œufs est aujourd'hui anormal, presque prohibitif. Je ne crois pas qu'il y ait un seul agriculteur, dans le pays qui demande à être protégé davantage. Prenez, par exemple, les fraises qui viendront bientôt en grandes quantités de l'autre côté de la frontière et qui se vendront à des prix prohibitifs pour moi, mais qui pourtant sont encore à la portée de beaucoup de gens. Je ne crois pas que les producteurs de fraises du Canada nous demandent d'imposer un droit plus élevé de façon à empêcher le public, qui peut les payer, d'acheter des fraises ou

des pommes de terre précoces ou du beurre ou des œufs, dans le cas ou le prix de ces denrées serait anormal. Il n'y a pas à craindre que ces comestibles entrent au Canada, à moins que leurs prix soient anormaux.

L'honorable député qui a présenté ces observations a parlé ce jour-là très au long des pommes de terre. Les pommes de terre peuvent être importées en petites quantités des Etats-Unis, dans les villes qui se trouvent le long de la frontière, mais je n'hésite pas à dire que les Canadiens envoient plus de produits agricoles à Détroit et à Buffalo et dans d'autres grandes villes que les agriculteurs américains n'en envoient au Canada. Mon honorable ami nous a dit qu'il élèverait le tarif canadien aussi haut que le tarif américain, mais je ne suis pas d'accord avec lui sur ce point, car j'estime que le tarif est assez élevé dans la plupart des cas.

M. BLAIN: Parlez-nous du porc.

M. NESBITT: Je suis un agriculteur et je dirai à l'honorable député que le tarif qui frappe le porc est assez élevé pour me convenir et je suis presque aussi cupide que le premier fermier venu. Nous pouvons faire aujourd'hui l'élevage du porc en dépit de l'agriculteur américain. . . .

M. BLAIN: L'honorable député n'est pas du même avis que son collègue qui représente l'autre division du comté et qui a fait une motion pour augmenter le tarif du porc.

M. NESBITT: Je n'ai pas à m'inquiéter de ce que peut faire mon honorable ami qui représente l'autre division du comté, mais donnant mon avis en ma qualité d'agriculteur et sans avoir en vue mon parti ou un motif politique, je dis que le tarif imposé actuellement sur le porc nous permet de concurrencer les éleveurs de porcs des Etats-Unis, et je ne crois pas qu'il y ait parmi les agriculteurs du Canada une demande générale pour augmenter les droits. Je dois dire qu'à l'exception de la ville où j'habite, ma circonscription est agricole et avant de venir assister à cette session j'ai tenu trois réunions dans mon comté, et à chacune d'elles j'ai demandé s'il y avait parmi les personnes présentes un homme qui désirait voir augmenter le tarif sur le porc et je n'ai pas reçu une seule réponse affirmative. J'ai vendu moi-même des porcs la semaine dernière; j'en avais vendu également en octobre et en novembre et j'ai obtenu un prix très élevé qui, je le crains, est trop haut pour le consommateur ordinaire au Canada. Suivant moi, il n'y a pas nécessité pour l'agriculteur canadien d'imposer un droit plus élevé sur le porc.

Naturellement, le gros lard que consomment les bûcherons dans les bois est importé, mais je ne pense pas que les agriculteurs doivent demander au Gouvernement d'imposer une compensation en augmentant le tarif, puisqu'il n'y a, suivant moi, aucune nécessité de le faire.

M. BLAIN: Durant la dernière session, une nombreuse députation de mon comté est venue voir le Gouvernement pour réclamer une augmentation de tarif sur le porc.

M. NESBITT: Je ne désire pas avoir de querelle avec ces personnes, mais je suis certainement libre de faire connaître mon opinion sur la question.

Mon honorable ami de Grey (M. Miller) me dit que les revues agricoles du Canada sont opposées à l'augmentation des droits.

Permettez-moi, maintenant, monsieur l'Orateur, de parler de cette question que nous entendons soulever de temps à autre par nos adversaires, à savoir que nous n'accordons pas de préférence à l'Angleterre. Je parle absolument en dehors de toute influence de parti et je dis que le motif qui fait croire que nous n'accordons pas de préférence à l'Angleterre, c'est que la plupart des marchandises qui entrent en franchise viennent des Etats-Unis où elles sont produites, mais si vous examinez les marchandises qui payent des droits, vous reconnaîtrez facilement que nous donnons une préférence à l'Angleterre. Je crois de plus que les manufacturiers anglais pourraient de beaucoup augmenter leur commerce avec le Canada, s'ils prenaient les vrais moyens pour y arriver. Ce sont les commerçants d'Angleterre qui sont grandement responsables s'ils ne font pas un commerce plus actif avec le Canada, parce que j'ai lieu de croire que le simple manufacturier de notre pays préférerait faire des transactions avec l'Angleterre, s'il le pouvait à des conditions équivalentes. Mais les voyageurs de commerce des Etats-Unis sont dans nos bureaux tous les jours; ils étudient nos besoins et ils fournissent à nos demandes, tandis que les voyageurs anglais viennent rarement, et s'ils n'ont pas ce que nous désirons, ils nous quittent et ne s'efforcent pas de se conformer à nos besoins.

Si les industriels anglais voulaient étudier les conditions du commerce au Canada, je suis convaincu qu'avant un an nous importerions plus d'articles manufacturés d'Angleterre que des Etats-Unis. Et quant à cette balance du commerce qu'on prétend être contre nous, je ne puis pas admettre que cela soit à notre désavantage. Un particulier qui s'engage dans l'industrie doit d'abord se construire un local, se procurer un outillage, se mettre en état de livrer ses produits, avant de réaliser des profits. Je considère que le Canada se trouve exactement dans la position de ce particulier. Il vient à peine de se lancer dans les affaires et il fait des progrès si rapides, que mon seul étonnement est que la balance du com-

merce contre nous ne soit pas deux fois plus élevée. Dans quelques années, quand nous serons entièrement outillés, nos exportations, selon toutes les apparences, seront considérables, et en attendant, la balance du commerce contre nous n'est qu'une preuve de l'énergie que nous déployons et des merveilleux progrès que nous accomplissons.

Pour ma part, je ne suis pas alarmé de voir que la balance du commerce ne soit pas en notre faveur et je crois qu'il continuera d'en être ainsi pendant cinq ou dix ans encore, c'est-à-dire tant que nous continuerons à faire des progrès aussi rapides.

J'ai la ferme conviction, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement, non seulement, fait tout en son pouvoir pour le présent—et je dis sans craindre d'être contredit qu'il réussit admirablement, mais qu'il travaille aussi en vue de l'avenir. Il a mis des ingénieurs à l'œuvre sur le canal Welland, il a fait préparer un rapport sur le canal de la baie Georgienne; il a chargé des ingénieurs d'étudier le projet du chemin de fer de la baie d'Hudson, et tout cela en vue de l'avenir. Permettez-moi d'ajouter en passant que l'honorable ministre des Finances, auquel j'accorde tout le mérite qui lui revient, est un des hommes les plus capables que j'aie rencontrés dans ma vie.

Le Gouvernement se rend parfaitement compte que tant que le Transcontinental national ne sera pas achevé, il n'est pas possible d'entreprendre d'autres grands travaux. Mais cela ne l'empêche pas de regarder en avant, comme ne manque pas de faire l'administrateur d'une grande compagnie, et c'est tout ce que nous pouvons exiger de lui. Dès que le Canada sera en état de le faire, le Gouvernement, sous la direction de l'honorable premier ministre, dont nous sommes si fiers, ne manquera pas de mettre ses grandes entreprises à exécution, et il est impossible qu'il fasse plus.

L'honorable député de Frontenac nous a dit que l'opposition était fière de son chef (M. Borden). A cela je ne trouve rien à redire. Personne dans cette Chambre, pas même parmi les honorables députés de la gauche, ne respecte plus que moi l'honorable chef de l'opposition. Mais je ne comprends pas que l'honorable député de Frontenac se montre aussi surexcité, parce que quelqu'un se serait permis de taquiner nos honorables adversaires en disant qu'ils n'étaient pas fiers de leur chef. L'honorable député a cherché à nous retourner le compliment, mais je puis lui dire que depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre, la droite a toujours suivi l'honorable premier ministre dans tout ce qu'il nous a demandé de faire. Depuis l'avènement du Gouvernement actuel, nous n'avons jamais eu une seule raison de ne pas suivre la ligne de conduite que l'honorable premier ministre nous demandait de suivre. Je crois et j'espère que nous n'en aurons jamais tant qu'il sera épargné au pays; j'espère que lui et l'honorable ministre des Finances, et pour qui j'ai le plus grand respect, continueront encore longtemps à diriger les affaires de ce pays.

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

Reprise de la séance.

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LE CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

La Chambre se forme en comité pour la discussion du projet de loi (n° 58) déposé par M. McGiverin, concernant la compagnie du canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne.

Sur l'article 5:

Nulle disposition du présent acte ne modifie ni ne restreint les droits que confère au gouvernement du Canada les dispositions de l'article 5 du chapitre 128 du statut de 1906, qui remplace l'article 43 du chapitre 103 du statut de 1894.

M. HENDERSON: Je vois que l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Graham) est à son siège—comme toujours d'ailleurs—et j'aimerais à lui poser une question. Qu'arriverait-il si le Gouvernement décidait de prendre cette entreprise à sa charge avant l'expiration du délai accordé par ce bill?

L'extension considérable que nous accordons à la compagnie ne constituerait-elle pas un empêchement ? La compagnie ne serait-elle pas en droit de dire: Nous avons des droits dans cette entreprise pendant tel nombre d'années et nous prétendons que le Gouvernement doit les respecter. Je suis convaincu que si jamais ce canal est construit, il le sera par le Gouvernement et non par une compagnie privée.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): La réponse à la question de l'honorable député (M. Henderson) se trouve dans l'article en discussion. En 1906, pour sauvegarder l'intérêt de l'Etat, le Gouvernement a fait insérer dans la loi une disposition stipulant qu'il pourrait, en tout temps, mettre l'entreprise à la charge de l'Etat, en remboursant à la compagnie l'argent qu'elle aurait pu dépenser. Cette disposition est répétée dans le présent bill. Ainsi, quels que soient les pouvoirs que possède la compagnie, l'Etat est entièrement sauvegardé par cet article qui l'autorise de prendre l'entreprise à sa charge, en tout temps.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

3e LECTURE,

Après délibération sommaire en comité général, de divers projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 29), déposé par M. Goodeve, concernant la compagnie du chemin de fer de l'Ouest de la Colombie;

Le 2e (bill n° 36), déposé par M. McGiverin, concernant la compagnie d'assurance sur la vie l'Union;

Le 3e (bill n° 59), déposé par M. Maynard, concernant la compagnie du chemin de fer de la vallée du Saint-Maurice;

Le 4e (bill n° 68), déposé par M. Burrell, concernant la compagnie du chemin de fer de la rivière Kettle;

Le 5e (bill n° 78), déposé par M. Douglas, concernant la compagnie du chemin de fer d'Edmonton à Dunvegan et à la Colombie-Anglaise.

2e LECTURE

Du projet de loi (bill n° 98), déposé par M. Doherty, concernant la Trust and Loan Company of Canada.

REPRISE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

M. GLEN CAMPBELL (Dauphin): J'espérais n'avoir pas à prendre la parole ce soir, car ces jours derniers, en compagnie de quelques autres députés de l'Ouest, j'ai assisté à plusieurs joutes de hockey, et ma voix n'est pas aussi bonne que je le souhaiterais. J'ai voulu emprunter la voix de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), mais bien que nous soyons bons amis, il n'a pas voulu me rendre ce service.

Il y a deux ou trois questions que je désire traiter brièvement. La première a trait à certaines remarques faites par l'honorable premier ministre, en réponse à l'honorable député de Toronto-nord, le 16 décembre dernier, je crois. Ce dernier lui avait demandé s'il avait fait le choix de la circonscription qu'il entendait continuer à représenter, et voici sa réponse:

Du moment que la question est ainsi posée, je n'ai aucune objection à y répondre.

Je regrette que l'honorable premier ministre ne soit pas à son siège en ce moment, mais vu que quelques jours auparavant, j'avais moi-même appelé son attention sur le fait qu'il représentait deux circonscriptions, je considère que cette réponse que je viens de citer est de nature à faire planer des doutes sur ma courtoisie.

Je ne veux laisser ni l'honorable premier ministre, ni qui que ce soit dans cette Chambre, avec l'opinion que je voulais lui manquer d'égards, mais je suis toujours disposé à combattre à armes courtoises mes adversaires politiques.

S'il était impoli de ma part de poser cette question à l'honorable premier ministre dans les termes dont je me suis servi, mon éducation est à refaire, et à l'avenir je ne commettrai plus l'erreur de me servir des propres expressions de l'honorable premier ministre, comme je l'ai fait en cette occasion. Après avoir parlé assez longtemps sur cette question, il annonça que ni un parti ni l'autre ne lui avait demandé de remettre un des deux mandats, soit dans Québec-est, soit dans Ottawa.

Quelques jours plus tard je lui ai demandé sa démission et il a trouvé ma question impolie. Il n'ignorait certainement pas, qu'ici, à Ottawa, plusieurs de ses amis politiques avaient grandement hâte qu'il fît son choix, puisqu'ils se disputaient entre eux pour recueillir sa succession. Leur manière d'agir me rappelait le texte de l'Ecriture:

Ils se partagèrent mes vêtements, et ma robe fut tirée au sort.

C'est ce qui a eu lieu, à Ottawa, parmi ses amis, et quand sa robe fut tombée sur les épaules de l'un d'entre eux, l'honorable premier ministre fut obligé d'aller la lui reprendre.

J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt le discours de l'honorable député de Red-Deer sur le tarif. Vous vous rappelez peut-être, monsieur l'Orateur, qu'en parlant de lui, l'an dernier, je me suis servi d'une expression de l'Ouest, et que je l'ai appelé un "maverich" politique. L'autre jour, en l'écoutant discuter la politique du Gouvernement, au sujet des primes, je n'ai pu me défendre d'un sentiment de satisfaction, car j'ai compris qu'il était temps de se procurer un lasso pour le prendre et le marquer. J'étais convaincu qu'à l'avenir il serait avec nous. Mais avant qu'il eût terminé son discours, j'ai compris que si quelqu'un de la gauche avait eu l'imprudence de lui ouvrir les bras, de l'admettre dans nos rangs, de le marquer, il se serait exposé à être arrêté pour vol. Je suis resté convaincu que si jamais on découvre sur lui la marque conservatrice, celui qui l'y aura mise aura commis un vol, c'est-à-dire qu'il aura illégalement marqué un animal n'appartenant pas à son troupeau, car l'honorable député est resté où il a toujours été, à la crèche libérale.

Il s'est montré injuste envers l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) en parlant de manière à faire croire au public que mon honorable ami avait fait partie d'une société industrielle. Il se serait montré plus juste s'il avait pris comme exemple quelques-uns de ses amis politiques, qui sont les plus ardents protectionnistes du pays.

Ainsi, par exemple, l'honorable représentant de Brantford (M. Harris). Dans l'industrie des instruments aratoires au Cana-

da on constate l'existence d'une pieuvre énorme qui tient dans ses tentacules tous les cultivateurs de l'Ouest, et l'honorable représentant de Brantford se trouve plus ou moins en contact avec cette pieuvre dans le genre d'affaires auquel il se livre.

L'origine de cette industrie est due à cette protection que mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) décrie si hautement; il aurait dû se montrer plus juste en citant dans son argumentation le nom de la personne en question. Il aurait pu prendre, par exemple, pour l'objet de ses observtions mon honorable ami de Kingston (M. Harty) l'un des protectionnistes les plus anciens qu'on trouve en cette enceinte, et l'un des plus chauds partisans du ministère au pouvoir. Il aurait pu encore pénétrer dans un cercle très intime et nous fournir le nom du ministre qui a parlé d'une voix si forte l'autre jour, j'ai nommé l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson). Pourquoi mon honorable ami n'a-t-il pas cité ce ministre comme exemple, puisqu'il est un des manufacturiers les plus protégés du Canada? Quand l'honorable ministre des Douanes parlait avec tant de véhémence, l'autre jour, des réductions apportées par le tarif, j'ai cru qu'il pouvait faire une restriction mentale en faveur de la fabrication des biscuits, et qu'il envisageait cette dernière comme une exception à laquelle ne pouvait s'appliquer le principe d'un tarif pour les fins de revenu seulement. Il aurait pu encore parler de mon honorable ami de Provencher (M. Mulloy), qui n'est pas un manufacturier, qui vient de mon propre pays et qui est un de mes meilleurs amis personnels en cette Chambre, mais qui ne partage pas—loin de là—mes opinions politiques. L'honorable député aurait pu mentionner le nom du représentant de Provencher comme étant celui d'un protectionniste, puisque ce dernier appartient à l'une des associations qui entretient les sentiments les plus prononcés en faveur de la protection, qui ne permet à personne, qu'importent les aptitudes de l'intéressé, d'exercer la profession qu'elle protège, s'il n'a pas suivi trois années durant les cours d'un collège; cependant, jusqu'à l'année dernière on ne comptait pas dans l'Ouest un collège où un Canadien pût perfectionner ses études de façon à pratiquer sa profession.

J'allais parler en passant de mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) et je voulais faire allusion à cette partie de son discours où il a parlé de quelques petits incidents qui ont marqué les commencements de sa carrière comme agriculteur; mais mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards) a si bien parlé de ces incidents-là que je n'en soufflerai mot maintenant.

J'ai écouté avec beaucoup de plaisir mon honorable ami de Regina (M. Martin), mais je regrette qu'un homme possédant ses aptitudes ait assumé la tâche de défendre la politique d'immigration suivie par ce Gouvernement. Mais avant de discuter ce point, qu'on me permette de dire que j'ai lu dernièrement dans les journaux que nous serons privés, avant longtemps, de la présence ici de l'honorable député, car ce dernier allait remplir des fonctions beaucoup plus importantes au point de vue local, celles de procureur général de la Saskatchewan. Je veux féliciter et la province de la Saskatchewan et mon honorable ami lui-même. Si l'événement se réalisait, je suis certain que des deux côtés de la Chambre on regretterait son absence; mais dans le même article du journal qui annonçait cet événement futur je trouve qu'il est question du premier ministre de la Saskatchewan comme devant se faire élire pour la Chambre fédérale et comme devant faire partie du cabinet. Eh bien, si je me trouvais ici quand Walter Scott entrera de nouveau en cette enceinte, je signalerais cette date d'une croix rouge pour le Parlement, parce que je porterais en sa présence les accusations que j'ai faites en son absence et qui sont vraies. Je ne dis pas cela parce que Walter Scott est un libéral ou que je nourrirais une animosité personnelle contre lui. Je ne le connais pas intimement, mais je ne parle pas à la légère. J'ai vu les preuves et j'estime qu'il est réellement un Judas, un traître à la population.

Mais ce auquel je veux particulièrement faire allusion, c'est l'assertion de mon honorable ami de Regina (M. Martin) à l'endroit des Galiciens. Qu'on me permette de comparer la façon d'agir des deux gouvernements à l'égard de ces gens-là. Les libéraux, il est vrai, les ont chassés par centaines dans mon district de Dauphin Ils avaient fait venir ces immigrants sans leur fournir l'aide voulue pour leur permettre de choisir des terres convenables à l'agriculture. On les a parqués dans des régions où l'on ne trouvait que des pierres et du sable, des ravins et des montagnes incultes, et le Gouvernement libéral espérait que ces gens-là pouvaient ainsi se tirer d'affaires. Il ne s'est plus occupé d'eux. D'autre part, quand le gouvernement conservateur du Manitoba a constaté que ces immigrants nous étaient arrivés, il a recounnu qu'on devait avoir soin d'eux et que la meilleure politique à suivre c'était de faire de bons citoyens de ces colons autant que cela était possible. Le gouvernement conservateur du Manitoba s'est mis à l'œuvre; il a accordé des gratifications aux Galiciens pour les aider à draîner leurs concessions respectives. Il ne s'est pas contenté de leur fournir l'argent nésessaire, mais il leur a confié l'exécution des travaux de sorte que ces Galiciens ont vu se dépenser au milieu d'eux les crédits accordés par le gouvernement pour l'ouverture de bons chemins.

Le gouvernement conservateur est allé plus loin: il a envoyé parmi ces gens-là des hommes instruits pour leur enseigner l'anglais et autres connaissances nécessaires en ce pays; il leur a donné des agents pour leur faire comprendre que l'influence des écoles était la meilleure, s'ils voulaient devenir de bons citoyens. Après un an ou deux de travail dans ce sens, les diverses colonies de Galiciens ont compris que le gouvernement voulait faire quelque chose pour leur avantage, et, finalement, dans presque tous les arrondissements scolaires nous comptons une école parmi les Ruthènes. Mais ce n'est pas tout; on a aussi fondé à Brandon et à Winnipeg, des écoles où les jeunes et intelligents enfants des Galiciens vont entreprendre l'art d'instruire leurs semblables et d'en faire des citoyens comme nous voulons en avoir au Canada. Tous ces efforts ont produit des fruits. Dans toutes les parties du Manitoba, partout où les Galiciens se trouvent en nombre assez considérable, les colons, anglais aussi bien que galiciens, ont élu conseillers des Galiciens qui prennent une part très active à la gestion des affaires municipales. Ces gens font de très rapides progrès.

Il y a quelques années le ministre de l'Intérieur disait—il le répétait encore l'autre soir—que ce ne sont pas des colons comme il en faut. Il y a plusieurs années, il se reportait à plusieurs siècles en arrière pour démontrer comment ils avaient été nuisibles à l'Autriche, d'où ils viennent pour la plupart. Les Allemands, disait-il, sont bien aises de les envoyer au Canada, et puisque les Allemands sont bien aises de nous envoyer toute sorte d'individus, j'imagine que notre Gouvernement, dont la politique en matière d'immigration est si brillante, doit s'estimer heureux de les accueillir. Voici ce que disait le ministre:

> Là où ces Galiciens se sont établis, d'autres colons sont partis.

Quelqu'un lui ayant demandé pourquoi il en était ainsi, il répondit:

> Parce que ce sont des gens dont le voisinage n'est pas à désirer.

Il ajoutait que la seule présence de ces colons suffisait à déprécier la valeur des terres et qu'il n'était aucunement aptes à relever le niveau moral de ceux au milieu desquels ils habitent. Comme il a répété cette assertion l'autre jour, je tiens à la relever, ce que je n'ai jamais manqué de faire. Ces gens habitent près de chez moi, certains d'entre eux à pas plus d'un mille de distance; arrivés au pays depuis huit ou dix ans, ce sont de bons colons. On les aime et ils occupent de façon très satisfaisante les postes de confiance auxquels les ont appelés les colons au milieu desquels ils vivent.

L'inconvénient de la politique suivie par l'honorable ministre et son prédécesseur en matière d'immigration, c'est qu'ils ne se sont pas toujours donné la peine de recruter de bons Galiciens, et qu'en ayant recruté, quels qu'ils fussent, ils n'en ont pas pris soin comme il fallait après leur arrivée au pays, s'en rapportant pour cela aux municipalités au sein desquelles ils les avaient déversés par centaines.

Si je suis en faveur de l'immigration des bons Galiciens, je n'en puis dire autant de celle des doukhobors. Mes honorables collègues de Mackenzie (M. Cash) et de Regina (M. Martin) ne sauraient, eux non plus, saluer avec joie la venue de ces immigrants, car pour qu'un régime d'immigration donne les résultats les plus satisfaisants, il faut qu'il favorise la venue de colons qui, à compter du jour où ils s'établissent, contribuent au bien-être du pays, et non celle de gens commes ces doukhobors qui nous sont étrangers par la mentalité, les coutumes et la manière de vivre. Ceux qui nous sont venus étaient complètement, profondément ignorants. Ainsi, on les a plus d'une fois vus partir en pélerinage vers l'Orient, allant à la recherche du Sauveur. J'ai lu dans les journaux que celui qu'ils cherchaient ainsi n'était autre que le ministre qui les avait fait venir, d'où on les avait appelés les "mignons de Sifton".

Ce n'étaient pas, à notre sens, des immigrants recommandables. Aussi profondément ignorants que complètement dépourvus de mœurs, ils constituaient un réel danger pour la population de l'Ouest. Si le ministre, si quelque membre de la Chambre, sa femme, ses sœurs, ses cousines, ses tantes ou toute autre parente, s'étaient trouvés sur le chemin de ces étranges pèlerins, qu'auraient-ils pensé du régime d'immigration à la faveur duquel on a pu faire venir au pays des pauvres diables assez innocemment indécents, ou assez indécemment innocents, pour parcourir le pays sans autre costume que celui dont la nature les avait dotés à leur naissance.

Tels sont les faits dans toute leur réalité; nul n'en peut contester l'exactitude, et nul non plus ne dira que c'est là un état de choses à désirer, que l'on avait raison de faire venir ces immigrants-là.

Les documents officiels m'apprennent que le Gouvernement s'occupe de faire venir encore quelque 6,000 ou 8,000 immigrants de cette trempe. Si tel est le cas, je conseille au ministère d'établir un doukhobor en chacun des townships du Canada au lieu de les laisser se grouper dans les villages, chose qui a déjà suscité tant d'embarras et occasionné de si lourdes dépenses au pays.

Mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) nous a parlé de la compagnie foncière de la vallée de la Saskatchewan, et je sais que c'est là un sujet dont certains députés ministériels sont fatigués. Cela ne m'étonne pas, car il m'a suffi d'une demi-

heure pour m'en dégoûter. Après avoir dit que les conservateurs n'ont pas exposé la question comme il convenait, l'honorable député (M. Clark) s'est chargé de ce soin, en se gardant toutefois de faire allusion à deux ou trois faits de la plus haute importance. Le premier et le plus important de ces faits, c'est que ce n'est pas 250,000 acres de ce que l'on est généralement convenu d'appeler des terres fédérales que le Gouvernement a cédé à la compagnie au prix de $1 l'acre, mais bien 250,000 acres des terres mises à part pour la colonisation.

Et puis, ces 250,000 acres de terre n'étaient pas d'une seule venue, mais étaient dispersés ici et là et les titres devaient être livrés dès que les inscriptions ou les ventes auraient lieu. Je vous signalerai les résultats et je citerai le "Free Press", de Winnipeg, une autorité que je n'invoque pas souvent, mais qu'aucun député libéral ne refusera d'admettre. Le plan de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan était de se faire concéder les homesteads et de publier dans toute l'étendue des Etats-Unis des annonces engageant les gens à se rendre dans la Saskatchewan où ils obtiendraient gratuitement 160, acres de terre et où la compagnie leur vendrait un autre quart de section adjacent. Lorsqu'un individu, après avoir dépensé son argent pendant qu'il examinait les terres du district, se rendait au bureau des terres pour obtenir une concession on lui disait qu'un autre l'avait devancé et il se retirait déçu. Mais, en sortant, il rencontrait l'agent de la compagnie qui se disait en état d'arranger l'affaire pour lui et lui promettait, s'il achetait un quart de section à $5, $8 ou $10 l'acre, un autre quart de section adjacent.

De cette manière, la compagnie profitait pour s'enrichir de ce qui appartenait à la population canadienne. Pour bien juger toute l'affaire, il ne faut pas s'en rapporter aux agents électoraux ou aux fonctionnaires de la compagnie, mais on doit consulter ceux qui connaissent vraiment ce qui s'est passé et tenir compte des succès financiers de la compagnie.

Chacun sait que cette dernière a réalisé plus de $2,000,000 par la vente des terres publiques dont le Gouvernement lui avait fait don. Je soutiens que cette somme a été volée au public parce que le Gouvernement, en s'y prenant bien, pouvait faire tout ce que la compagnie a fait relativement à la vente de ces terres. De cette façon, nous avons eu le coup ou le vol scandaleux et inique de la compagnie des terres de la Saskatchewan, quelle que soit l'épithète dont le Gouvernement désire l'affubler.

Un autre scandale de la politique d'immigration du ministère a été l'envoi de meneurs politiques en Europe en qualité d'agents d'immigration. Afin de le récompenser de ses services électoraux, on a envoyé là-bas un des libéraux les plus forcenés de mon district, forcenés comme le sont les pires libéraux à cause de leur ignorance, et on lui donne $100 par mois et ses dépenses, bien qu'il n'ait jamais légitimememnt gagné $10 par mois dans toute son existence, et son travail a eu pour résultat de nous envoyer deux garçons de ferme en tout. On a dépensé des centaines de dollars pour obtenir ces deux immigrants, et personne ne niera l'absurdité de cette ligne de conduite.

Le représentant de Regina (M. Martin) a parlé avec émotion du Grand-Tronc-Pacifique qu'il a présenté comme un chemin de fer de colonisation, et des centaines de milles qui les séparent des voies ferrées déjà établies. Or, 795 milles de ce chemin de fer sont construits entre Winnipeg et Edmonton et, sur une distance de 485 milles, il passe à moins de 10 milles des autres lignes.

L'an dernier, au comité des chemins de fer, j'ai entendu le ministre de ce département déclarer que le ministre avait pour principe de ne pas permettre l'établissement d'une voie ferrée à moins de 8 à 10 milles de distance d'une ligne existante, sauf pour des raisons topographiques, et aucune raison semblable ne justifie le Grand-Tronc-Pacifique de passer aussi près des autres lignes. Il n'y a pas d'excuse, car le ministre, lorsque le projet était soumis à la Chambre, a donné l'assurance que le chemin de fer était construit pour des fins de colonisation. Il a parlé des frais d'établissement, c'est sur les besoins de la colonisation qu'il a insisté auprès des habitants de l'Ouest.

Votez pour nous, disait-on, et nous construirons ce chemin afin de peupler le nouveau territoire, et nous serons en mesure de réglementer les tarifs, ce qui est d'une extrême importance.

Qu'on me permette d'établir une comparaison entre les deux partis à propos de la construction et des tarifs des chemins de fer. Il y a quelques années, le gouvernement conservateur du Manitoba, sous le ministère Roblin, a adopté une ligne de conduite au sujet des chemins de fer. Dès que celle-ci fut connue, tous les libéraux de la province, sans exception, déclarèrent qu'elle était injudicieuse, imprudente, irréfléchie, ruineuse et scandaleuse. On ne trouvait pas assez d'épithètes pour la flétrir. La politique de M. Roblin consistait à garantir le remboursement des obligations jusqu'à concurrence de $10,000 par mille. En échange, il obtenait d'abord une hypothèque grevant la voie ferrée, le matériel roulant, les gares, les installations terminales, les voitures et tous les biens de la compagnie de chemin de fer; deuxièmement, la promesse que, partout où des colons se rendraient, le chemin de fer serait construit aussi loin que possi-

ble ; et troisièmement, la réglementation des tarifs en ce sens que, avant deux ans d'exploitation des chemins de fer établis grâce à cette politique, les tarifs ont été abaissés de 4 cents par 100 livres sur tout le parcours du Canadien-Northern jusqu'à Fort-William. Voilà le marché qui a été passé. Les libéraux l'ont décrié, mais ils se sont aperçus qu'ils leur fallait tracer une ligne de conduite à l'égard des chemins de fer, afin d'engager les compagnies à construire leurs voies ferrées. Ils ont adopté une politique et au lieu de $10,000, ils ont accordé $13,000 par mille sans obtenir d'autres pouvoirs de réglementation des tarifs que ceux que la loi des chemins de fer confère. L'adoption de cette politique par la Saskatchewan et l'Alberta a eu pour résultat d'augmenter le coût de la construction des voies ferrées au Manitoba. Lorsque le gouvernement de cette province désire qu'un chemin de fer soit établi, la compagnie peut lui forcer la main, car elle est en mesure de lui dire: je puis obtenir des conditions plus favorables dans la Saskatchewan et l'Alberta où le prix a été augmenté de $3,000 par mille.

Conséquemment les libéraux ont augmenté le coût de la construction des chemins de fer pour le peuple. M. McBride a pratiqué la même politique dans l'Ouest. Il a donné à la compagnie du Canadian-Northern une garantie de $35,000 par mille pour construire son chemin dans les montagnes. Pas un libéral dans cette Chambre ou dans le pays n'oserait prétendre que c'est trop, parce qu'il serait obligé de nous dire que chaque mille du Grand-Tronc-Pacifique dans un pays de même genre coûte au moins $75,000 le mille, somme pour laquelle le pays sera responsable.

Je veux maintenant toucher à une autre question, et je le fais parce que je crois que c'est nécessaire dans l'intérêt de la bonne administration et de la bonne conduite des affaires de cette Chambre. Lorsque l'on discute devant un comité de cette Chambre des questions se rapportant aux dépenses publiques, etc., il devrait y avoir quelque moyen d'empêcher un ministre d'induire en erreur par ses paroles les membres de ce côté-ci de la Chambre. C'est la pratique de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley), répétée en plusieurs occasions, qui me porte à faire cette remarque. S'il y a un député dans cette Chambre qui pense que j'ai tort de parler ainsi, je serai très heureux de lui donner les preuves. Pour le moment, j'appelle seulement l'attention de la Chambre, et j'espère que mes remarques seront entendues de ceux auxquels elles s'adressent, et qu'à l'avenir nous n'aurons plus de déclarations de nature à induire en erreur de la part d'un membre de cette Chambre qui devrait se rappeler et son titre d'honorable ministre, et qu'il discute des questions d'intérêt public dont le soin lui est confié.

M. CAMPBELL.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je ne vois pas exactement la signification que l'honorable député désire donner à ses paroles, mais si c'est son intention de jeter un doute sur l'honneur d'un honorable membre de cette Chambre, elles sont contraires aux règlements.

M. CAMPBELL: Vous ne demandez pas sûrement que je retire le mot "honorable"; est-ce à ce mot là que vous faites objection?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: J'ai compris que l'honorable député faisait allusion à des déclarations d'un ministre qui seraient de nature à induire la Chambre en erreur. Je ne crois pas qu'il ait dit: "délibérément trompeuses", mais qu'elles pouvaient induire en erreur, et il a employé le mot "honorable" d'une manière à lui donner plutôt le sens de "déshonorable". Si je me trompe, l'honorable député sait ce qu'il a voulu dire, mais j'ai cru qu'il était de mon devoir de faire remarquer qu'il est contraire au règlement d'exprimer des doutes sur l'honneur d'un membre de cette Chambre.

M. CAMPBELL: Vous avez bien interprété mes paroles, mais il y a un point que vous avez oublié. J'ai dit que j'étais prêt à prouver la vérité de ce que je disais, si un seul député croyait que je me trompais. Il s'agit d'une question de faits; car je ne désire aucunement dire du mal d'aucun honorable membre de cette Chambre. J'affirme seulement un fait.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Si les paroles de l'honorable député ne s'appliquent qu'à un état de choses, elles ne peuvent soulever d'objection, mais j'ai toujours cru qu'il était de mon devoir, lorsque l'on semblait vouloir attaquer l'honneur d'un membre de cette Chambre, d'empêcher, autant que le règlement me le permet, toute tentative de cette sorte. Les remarques de l'honorable député m'ont semblé vouloir jeter des doutes sur l'honneur d'un membre de cette Chambre. J'accepte la déclaration de l'honorable député qui dit que telle n'a pas été son intention.

M. SPROULE: Si j'ai bien compris, mon honorable ami (M. Campbell) attaquait l'exactitude de certaines déclarations au sujet de certains faits, et s'il possède des renseignements qui le justifient de croire cela, on devrait lui donner la liberté de soumettre les preuves de son allégation. S'il est en état de les donner, je crois que ce serait justice de lui permettre de le faire.

M. CAMPBELL: Je tiens à déclarer d'abord que depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre, j'ai toujours, et je crois que tous mes collègues peuvent dire la même

chose, compris que l'Orateur suppléant s'efforçait de donner justice égale à tous sans considération de partis politiques, et j'ai toujours été disposé et je le suis encore à me soumettre à son jugement dans les questions qui touchent aux règlements de la Chambre. Mais il y a une autre question dont je veux parler et je le ferai très brièvement. Le pays fait de grandes dépenses pour divers travaux publics, et je veux appeler l'attention du Gouvernement sur l'une de ces entreprises qui sera de beaucoup plus grande importance que toutes les autres. Je veux parler de la canalisation de la rivière Saskatchewan depuis la ville d'Edmonton jusqu'au lac du Cèdre à un endroit appelé Van Horne; ce canal serait creusé ensuite dans les terres sur une distance de huit milles jusqu'au lac Winnipegosis, et de là jusqu'à Meadow Portage, sur une distance d'un mille et demi, 10 pieds au plus haut niveau du lac Manitoba, et on ferait ensuite une tranchée entre le lac Manitoba et la rivière Assiniboine. Un canal de ce genre qui ne comprendra pas moins de 50 milles de creusage et 10 écluses sur les différentes rivières permettrait aux citoyens d'Edmonton d'expédier leur charbon et leur grain directement à Winnipeg, le centre du Canada. Une entreprise de ce genre aurait très certainement une beaucoup plus grande importance que celle du fossé de Newmarket, creusé à un endroit où l'on dit qu'il n'y a pas d'eau, et s'il y a de l'eau il n'y a pas de vaisseaux, et conséquemment s'il n'y a pas de vaisseaux il n'y a pas de trafic, et même s'il y en avait, il n'y a pas de débouché.

Mais si le Gouvernement voulait entreprendre le creusement de ce canal comme je le lui demande, il ferait quelque chose de réellement utile pour la population de l'Ouest et de tout le Canada et aiderait à assurer à nos produits un débouché des plus avantageux.

Je terminerai sur une observation relative à la députation de l'Ouest. Il se trouve que suis conservateur, et il se trouve que nombre d'autres sont libéraux, mais l'intérêt public est le même pour tous. Le temps est venu pour les députés de l'Ouest, tant libéraux que conservateurs, d'en venir à une entente et de se concerter en vue de l'adoption d'un programme qui soit à l'avantage du peuple; et s'ils s'entendent, ils sont en assez grand nombre ici pour forcer le parti au pouvoir, quel qu'il soit, à leur prêter l'oreille et à se rendre à leurs désirs.

M. ROBERT SMITH (Stormont): Il ne me paraît pas nécessaire à cette phase-ci du débat de consacrer beaucoup de temps à la réfutation du discours de l'honorable député préopinant (M. Campbell). Il a cru devoir faire allusion encore une fois à la détention temporaire par le très honorable premier ministre de deux sièges à la Chambre des communes. Cette incident paraît avoir causé de graves inquiétudes à ces honorables députés de la gauche et leur servir de prétexte pour jeter les hauts cris au sujet de ce prétendu outrage au corps électoral. Mais qu'on me permette de faire observer que le fait est imputable aux agents du parti conservateur; ce sont eux qu'il faut blâmer si la ville d'Ottawa a été privée d'un de ses représentants dans cette Chambre durant toute la dernière session. Le parti conservateur avait parfaitement le droit de contester cette élection; la loi l'y autorisait, mais en exerçant ce droit, on n'avait pas pour but de mettre au jour des faits de corruption, ou de priver de son siège le candidat heureux, on voulait simplement assurer au parti un avantage quelconque. Ces honorables députés de la gauche n'ont aucunement hésité à priver la ville d'Ottawa d'un de ses représentants durant toute une session; préoccupés uniquement d'assurer un léger avantage à leur parti, ils ont commencé une contestation qu'ils ne se proposaient pas de poursuivre jusqu'à la fin, et ils ont tenu cette contestation suspendue comme une épée de Damoclès sur la tête du premier ministre. L'honorable représentant de Dauphin (M. Campbell) a vigoureusement attaqué le premier ministre de la Saskatchewan, et je regrette beaucoup qu'il n'ait pas, suivant sa première intention, dûment exprimée, attendu pour se livrer à cette attaque que l'homme politique en question siégeât dans cette enceinte. L'honorable représentant en a parlé comme d'un traître et d'un Judas et m'est avis que sa conduite aurait été plus digne et plus honorable s'il avait attendu pour parler ainsi que M. Scott fût présent et en état de se défendre en personne contre toute accusation.

L'honorable député a trouvé beaucoup à redire à l'attitude prise par le représentant de Red-Deer (M. Clark) au sujet du tarif. Or, j'aurais aimé à connaître les vues de l'honorable représentant de Dauphin (M. Campbell) sur cette question. Nombre d'honorables députés de la gauche ont discuté le tarif, mais aucun d'eux n'a tracé un programme pour son propre compte. Nous aurions aimé à savoir si l'honorable député est favorable à la réduction des droits en vigueur actuellement, ou si, conformément aux vues de la majorité de ses collègues, il préconise un relèvement général de ces droits. Mais il n'a pas fait connaître ses vues à cet égard, se conformant étroitement en cela à l'exemple de plusieurs honorables députés de la gauche.

On nous a beaucoup entretenus de l'extravagance du Gouvernement d'une manière générale, mais on n'a nullement cherché à rendre compte par le menu de ce qui a déterminé ce surcroît de dépenses dont on se plaint. L'honorable député de Toronto-

nord (M. Foster) a commencé par formuler ce qu'on jugeait sans doute être la principale critique de l'administration financière du Gouvernement: il a fait en termes généraux le rapprochement des dépenses en 1896 et des dépenses en 1909. Il a choisi un exercice du régime conservateur durant lequel il n'avait été effectué que fort peu de dépenses de premier établissement, et il a confondu en une seule masse les dépenses courantes et celles imputables sur le capital. Il n'a pas tenu compte de cette circonstance que, depuis l'arrivée au pouvoir du parti libéral, la construction du Grand-Tronc-Pacifique a été entreprise et a déterminé des dépenses de premier établissement plus lourdes que n'en a jamais imposées la construction d'un chemin de fer de l'Etat. Après avoir additionné les dépenses courantes et celles de premier établissement pour l'une et pour l'autre période, il les a comparées et a fait observer qu'en 1896, sous le régime conservateur, 42 millions avaient été dépensés, tandis qu'en 1909, 133 millions représentent le chiffre de la dépense. Mais de telles comparaisons sont de nature à égarer l'opinion, si on n'en fait l'examen détaillé. Et tout d'abord, si on exclut du tableau tout ce qui n'est pas dépense courante dans l'une et l'autre période, on trouve qu'en 1896 la dépense a été de 39 millions, et qu'en 1909 elle a été de 84 millions; et une très grande partie de ce surcroît des dépenses est simplement l'effet de procédés différents de comptabilité.

Par exemple, en ce qui regarde les frais d'exploitation de l'Intercolonial, suivant notre système actuel de comptabilité, ces frais figurent parmi les dépenses courantes du pays. Vous constaterez que les déboursés faits par le Gouvernement en vue de l'acquisition d'embranchements à grossi dans d'énormes proportions cet excédent des dépenses dont se plaignent ces honorables députés. D'un autre côté ces dépenses correspondent à une augmentation presque égale dans les recettes du chemin. Ainsi, ces chiffres ne représentent que des inscriptions en partie double. Pour comparer les dépenses de façon raisonnable, il faut déduire presque $5,000,000 de ce seul item.

Les dépenses du ministère des Postes représentent un autre item qui se trouve exactement dans le même cas. Puis il y a l'augmentation des subventions accordées aux provinces et qui représente $5,000,000 de dépenses de plus. Les item des comptes publics équivalant à des indiscriptions en partie double de cette nature forment un total d'environ $19.000,000, qu'il faut déduire des $84,000,000 si l'on veut faire une comparaison juste des dépenses annuelles ordinaires de 1896 avec celles de 1909. Même cette déduction faite, il reste une augmentation considérable de dépenses, dont il faut tenir compte. Afin de tirer de cette situation des enseignements utiles, la gauche devra analyser ces dépenses et faire voir jusqu'à quel point elles sont injustes et inopportunes. Certains item ont été augmentés énormément, et dans l'intérêt du pays. En voici un exemple: Dans les dernières années du régime conservateur le total des dépenses concernant les phares et l'éclairage des rivières ne s'élevait pas à un demi-million de dollars; aujourd'hui il s'élève à environ deux millions et quart. Je prétends que cette augmentation est tout à fait conforme à l'intérêt public. Notre système de navigation a été complètement modifié depuis 1896. On a établi des voies fluviales profondes depuis Port-Arthur jusqu'à l'océan, on a fait des améliorations aux ports et l'on a construit des phares, contribuant beaucoup par tous ces moyens, à réduire les frais de transport. C'est en étudiant des item de ce genre dans leurs détails qu'on peut se former une idée exacte des raisons justifiant l'augmentation des dépenses ordinaires.

La gauche fait encore une comparaison bien singulière, celle des dépenses imputables sur le capital, en 1909 et en 1896. Comme je l'ai dit, elle prend une année où ces dépenses se sont élevées à trois ou quatre millions et la compare avec une année où les dépenses concernant la construction du Transcontinental sont les plus fortes.

Cela n'empêche pas la gauche de chercher à justifier sa comparaison en disant que, du temps qu'elle était au pouvoir, elle aussi a construit un trancontinental. Je nie cette affirmation. Elle a fait construire un chemin de fer, le Pacifique-Canadien, mais ce chemin n'appartient pas au Canada. Elle a fourni à une compagnie privée de quoi construire ce chemin, et tout l'argent et toute partie de l'actif national qui fut consacré à cette fin est devenu la propriété de cette compagnie. Le chemin qui est maintenant en voie de construction et pour lequel le Gouvernement fait aujourd'hui des dépenses imputables sur le capital, appartiendra, une fois achevé, au peuple canadien et lui rapportera bientôt un loyer. Il n'y a donc pas à comparer les dépenses faites par les conservateurs avec celles faites par les libéraux pour la construction d'un chemin de fer transcontinental.

En comparant la dette contractée par chacun des deux gouvernements on a aussi prétendu qu'elle s'expliquait de la même façon, c'est-à-dire par la construction d'un transcontinental par chacun d'eux. Ici non plus le cas n'est pas du tout le même. Les dépenses faites par les conservateurs par rapport au Pacifique-Canadien ne figurent pas toutes dans les comptes publics, une grandes partie de ces dépenses représentant non pas du numéraire mais des terres et des parties de chemins déjà cons-

truites. Ces parties de chemin qui furent données au Pacifique-Canadien représentaient une dépense de $30,000,000 qui avait été faite avant l'arrivée des conservateurs au pouvoir. Dans l'augmentation de la dette du temps des conservateurs on n'a pas compris les lignes déjà construites, ni les 25,000,000 d'acres de terre qu'on a enlevés au pays pour les donner à une compagnie privée. Si le Gouvernement actuel avait entrepris de construire un transcontinental par les mêmes moyens, il aurait pu aliéner les terres publiques et construire sans prendre un seul sou dans le trésor et sans ajouter un seul sou à la dette publique.

Un mot maintenant, au sujet des observations faites par l'honorable député d'Elgin-ouest. Il a parlé en termes poétiques de la façon dont le parti a gouverné le pays et s'est permis, à ce sujet, des licences poétiques. Il a prétendu que le parti libéral s'est opposé à toutes les grandes mesures adoptées par le parti conservateur et qui, selon lui, ont fait la grandeur actuelle du pays. Il a commencé par dire que le parti libéral s'est opposé à la confédération et que sir John Macdonald, son gouvernement et son parti ont seuls fait cette grande œuvre et que c'est à eux seuls qu'il faut attribuer la grandeur actuelle du Canada.

L'honorable député a fort mauvaise mémoire: sir John Macdonald et le gouvernement conservateur combattirent le principe de la confédération jusqu'à la veille de son adoption. C'est le parti libéral qui le défendait, et les conservateurs ne se rallièrent aux libéraux qu'au dernier moment, afin de former le gouvernement de coalition qui devait faire triompher cette mesure. L'honorable député dit que les libéraux s'étaient opposés à la construction du Pacifique-Canadien. Cela, je le nie, et sur ce point encore l'honorable député fait preuve d'une assez pauvre mémoire. Quand l'honorable Alexander McKenzie était au pouvoir, il songea à construire tout le Pacifique-Canadien par l'entremise d'une compagnie à laquelle il devait accorder une concession de terres. Son offre n'ayant pas été adoptée, le gouvernement dont il était le chef entreprit de construire lui-même ce chemin, et, lorsque M. McKenzie se retira, on avait déjà dépensé en travaux de construction pas moins de $30,000,000. La gauche ne cessa de dire partout que l'honorable Alexander McKenzie et son parti avaient fait flèche de tout bois pour empêcher la construction du Pacifique-Canadien. La vérité, c'est que les libéraux, alors dans l'opposition, condamnèrent les conditions du marché conclu par le gouvernement conservateur pour la construction de ce chemin de fer. Ils condamnèrent, par exemple, les clauses accordant à une compagnie le monopole du chemin, de même que les clauses en vertu desquelles on réservait certaines sections alternatives de terre qui devaient augmenter en valeur par suite du travail fait par les colons sur les sections voisines. Ils s'opposèrent à l'exemption de taxes et à certaines autres conditions, mais on ne saurait dire qu'ils réprouvèrent l'idée de construire le Pacifique-Canadien, ni qu'ils aient jamais eu l'intention de nuire à l'exécution des travaux relatifs à cette grande entreprise.

L'honorable député s'est aussi imaginé que le député de Red-Deer (M. Clark) ferait bien de convoquer de grandes assemblées en faveur des libéraux, et nous a parlé avec enthousiasme des vertus et du patriotisme des Japonais. Il m'a semblé qu'il pourrait fort bien profiter de cette occasion pour décider de tenir lui aussi, avec les honorables député de la Colombie-Anglaise faisant partie de la gauche, quelques grandes assemblées comme celles qu'il conseille de convoquer. S'il est vrai que les Japonais possèdent toutes les belles qualités décrites avec tant d'éloquence par l'honorable député, il me semble que ses amis politiques ne devraient pas avoir si grande peur de marcher avec eux.

Il a cru devoir nous dire qu'il s'est fait énormément de corruption depuis que le Gouvernement actuel existe, et il a exprimé la peine qu'il éprouve à voir régner si peu de vertu en dehors du parti conservateur. Je me demande si l'honorable député ne pourrait pas se rappeler certaines actions de ce parti qui ne se caractérisent pas précisément par la vertu. Pendant qu'il était en frais d'approfondir l'histoire du Canada, il aurait pu, par exemple, évoquer le souvenir de la première convention passée relativement à la construction du Pacifique-Canadien et qui donna lieu au grand scandale du Pacifique et détermina la chute de son parti. S'il avait étudié certaines époques plus récentes, il aurait vu que la chute de son parti, en 1896, était encore due en grande partie à la corruption. Cependant, il s'est quand même imaginé qu'il n'y a ni vertu ni honnêteté en dehors du parti conservateur.

L'honorable député d'Algoma-est (M. Boyce) nous a beaucoup parlé de ce qu'avait fait le ministère de la Milice en inscrivant au compte de la ville du Sault-Sainte-Marie les dépenses provenant de ce qu'on y avait envoyé des troupes pour y apaiser certains troubles et y maintenir l'ordre. A l'entendre, l'honorable ministre de la Milice aurait dû ne rien exiger de cette ville par rapport à l'envoi des troupes. Pourtant, la loi de la milice définit clairement ce qu'il faut faire en pareil cas. Cette loi est l'œuvre du Parlement, et les honorables députés de la gauche devraient penser qu'il est du devoir de tout ministre d'obéir à la loi, quelle qu'elle soit. L'honorable député d'Algoma-est se plaint que le ministre de

la Milice n'ait pas violé la loi dans cette circonstance, et que la ville dont il prétend défendre les intérêts n'ait pas bénéficié de tous ces frais, aux dépens du pays et sans qu'il lui fût possible d'invoquer le moindre texte de loi en sa faveur. L'honorable député, de même que certains autres qui ont adressé la parole, se sont évertués à blâmer ce qu'ils appellent les agissements du ministère de la Milice. Ils ont cherché à faire ressortir toute la prétendue différence qu'il y a entre les dépenses de ce ministère aux derniers jours du gouvernement conservateur et celles d'aujourd'hui. C'est la première fois que j'entends exposer de pareilles raisons dans cette enceinte. Je sais bien que ces dépenses constituent le thème favori des orateurs de la gauche en temps d'élection; mais j'ai suivi avec intérêt les débats relatifs aux crédits demandés pour la milice pendant la dernière session, et j'ai été surpris de voir que, malgré toutes les critiques faites, d'une façon générale, par la gauche en diverses occasions, on a laissé adopter ces crédits par la Chambre sans un seul mot de protestation.

Si les députés de la gauche détenant ici leur mandat parlementaire à titre de gardiens du trésor, comme ils le prétendent, connaissent comme ils l'affirment, l'existence de gaspillages et de dilapidations dans les dépenses afférentes à la milice, le devoir leur incombe, à titre de critiques du Gouvernement, de soulever des objections, lorsque ces crédits sont en discussion devant cette Chambre. S'il y a dans le personnel administratif des employés inutiles, pourquoi les députés de la gauche n'élèvent-ils pas la voix pour demander le rejet des crédits affectés aux traitements et aux allocations destinés à ces officiers inutiles? Aujourd'hui même, au cours de ses observations sur cette question, un de nos collègues a établi le contraste entre les sommes affectées aux officiers et celles destinées aux simples soldats. Je n'ai pas été en lieu de faire un examen approfondi des dépenses en question. On le sait, aujourd'hui, au Canada, il n'existe que les cadres de la milice; mais elle comprend tous les officiers nécessaires pour la quotité globale des soldats dont ces régiments sont censés se composer.

Voici un régiment ordinaire sur le pied de l'effectif que nous possédons actuellement au pays, ce régiment se chiffre à quatre cents hommes; tandis que si ce même régiment réunissait son plein effectif, comme il le ferait en temps de guerre, il se composerait de mille hommes. Il n'est donc pas juste d'établir la comparaison entre les sommes payées aux officiers de ces cadres de régiment, alors que le régiment n'est pas au grand complet. Il doit nécessairement posséder son personnel d'officiers au grand complet, et il n'y a qu'une minime quotité de soldats enrôlés. Voilà, à mon avis, une

M. R. SMITH.

réponse amplement suffisante aux critiques formulées par les honorables députés à cet égard. Seulement je dois observer que nous entendons éternellement formuler ici ces plaintes au sujet de dépenses inutiles de l'état-major à Ottawa ainsi que sur l'inutilité des officiers attachés aux divers états-majors de district et pour mon propre compte, lorsque ces crédits viennent en discussion, je voudrais qu'on portât un jugement impartial sur la valeur de ces critiques. Si les honorables députés sont réellement convaincus de l'inutilité de ces dépenses, ils ne réaliseront jamais de réforme en se cantonnant dans des généralités comme ils l'ont fait jusqu'ici.

J'ai trouvé assez comique l'argument formulé par le député de Grey-est (M. Sproule) à l'égard des taxes douanières sur les lainages. Si j'ai bien saisi sa pensée, il prétend que le tarif préférentiel établi par le Gouvernement a eu pour conséquence la ruine ou la disparition d'une foule de fabriques de lainages au Canada; que ces industriels souffrent encore et qu'à moins que le Gouvernement n'apporte quelque modification à son système, le reste de ces industries court grand risque de disparaître. C'est encore à ce tarif privilégié, prétend-il, si je ne me trompe, qu'il faut reprocher l'abandon presque total de l'industrie de l'élevage des moutons, ou au moins la décadence de cette industrie. Un peu plus loin, au cours de ses observations, il affirme que c'est encore au tarif de préférence qu'il faut attribuer le renchérissement des prix des lainages au pays. Voilà ce qui me semble fort singulier: si les fabriques de lainages, sous le régime conservateur, étaient en mesure de fabriquer leurs produits pour la moitié du prix actuel tout en réalisant les bénéfices, comment se fait-il qu'en doublant le prix de leurs produits sous le régime du tarif préférentiel, ces industries périclitent et tombent en décadence? Voilà ce qu'affirme l'honorable député. Il a apporté des chiffres à l'appui de sa thèse. Ses calculs, prétend-il, portent sur des lainages de qualité absolument similaire et les prix, ajoute-t-il, sont à peu près identiques à ceux de 1896.

Quant à l'affirmation de mon collègue touchant l'élevage des moutons, il semble que, tandis que cette industrie, sous le régime conservateur, était dans un état florissant en 1896, alors que la laine se vendait 18½ la livre, cette même industrie périclite aujourd'hui, lorsque les prix de la laine oscillent entre 24 cents et demi et 26 cents la livre. La même observation s'applique à l'argument de l'honorable député relativement à l'élevage des bestiaux. Voilà encore, paraît-il, une autre industrie à laquelle le Gouvernement a donné le coup de grâce. Il serait intéressant, pour l'édification de notre collègue, d'établir la comparaison entre le prix de la viande de

bœuf en 1896 et le prix actuel. J'ai lu dans un journal de la ville que le prix de la viande de bœuf oscille entre 8 cents et demi et 9 cents, sur le marché d'Ottawa. Le prix en vogue serait sans doute de 4 à 6 cents par livre sans le tarif protecteur que notre collègue admire tant.

Un autre de nos collègues, le député de Peterborough-est (M. Sexsmith), nous a parlé des lois de la Grande-Bretagne au sujet de l'encouragement de l'industrie des lainages et de l'élevage des moutons. Ces lois, dit-il ont servi de bases aux succès obtenus dans la fabrication des lainages et dans l'élevage des moutons et il est regrettable, à son avis, que nous n'ayons pas adopté ici le système appliqué en Angleterre pour l'encouragement de ces industries. Si l'argument de notre collègue a quelque valeur, il faudrait interdire ici l'importation des lainages, et cela sous peine de mort, comme on l'a fait en Angleterre; car, c'est bien ainsi, à son avis, qu'on y a posé les bases de la prospérité industrielle du pays. Au bout de quelque temps, on pourrait apporter quelques tempéraments à ces lois draconiennes. Ce qui m'a frappé, c'est que mon honorable collègue prétend qu'il est bien difficile de rencontrer des gens qui envisagent sérieusement cette question de la production des lainages.

Tout ce que je puis dire, c'est que si l'honorable député l'avait pu, il y aurait probablement des figures longues, pour ne rien dire des longs cous. C'est un sujet qui a été discuté si complètement, non seulement au cours de cette session, mais durant les sessions précédentes, que je ne vois pas qu'il y ait une seule idée qui n'ait pas été remuée. Tout ce que je tiens à dire, c'est que si nos adversaires ont réellement un système de tarif, ils devraient bien nous laisser entrevoir ce qu'il est. A ma connaissance nos adversaires n'ont pas fait, en tant que parti, d'autre déclaration relativement au tarif que cette vague allusion à la "protection adéquate" qui a été lancée, il y a quelque temps, dans un simple but de campagne électorale. Depuis lors nous n'avons rien entendu dire par nos honorables amis. Ils se lèvent quelquefois pour défendre, l'un l'abaissement du tarif en se vantant d'avoir réduit les droits de douane, l'autre en soutenant que par suite de la réduction du tarif, les industries du pays ont été anéanties. Si nos adversaires comptent se faire de la réclame dans le pays en ayant des idées arrêtées sur le sujet, il me semble qu'il est temps que nous ayons connaissance de ces idées sous forme de résolutions qu'ils adopteront sur cette question.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des Voies et Moyens.)

L'hon. SYDNEY A. FISHER (ministre de l'Agriculture): Il n'y a aucune résolution à proposer au comité, parce qu'il n'y a pas de changement dans le tarif; mais il est d'usage que le bill demeure à l'étude pendant toute la durée de la session. Je propose en conséquence que le comité lève sa séance, rende compte de l'état de ses délibérations, et demande l'autorisation de siéger à nouveau.

M. HENDERSON: Quel effet aura cette motion sur les procédures subséquentes? Si on l'appelle lundi, le débat peut continuer.

L'hon. M. FISHER: Cela se pourrait, mais le maintien du bill à l'état d'étude en comité n'est que pour la forme. Le ministre des Finances a toujours désiré laisser ouverte pendant la session la discussion sur les voies et moyens. C'est l'usage qui a toujours été observé.

M. BLAIN: Quand pouvons-nous espérer recevoir l'état demandé le 6 décembre indiquant le nombre des fonctionnaires à Ottawa auxquels la couronne fournit leurs appartements.

L'hon. M. FISHER: Je crois que cet état sera déposé dans les premiers jours de la semaine prochaine.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à neuf heures et quarante-cinq minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 24 janvier 1910.

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

JUGE EN CHEF DU MANITOBA.

M. ALEXANDER HAGGART (Winnipeg): Je voudrais répéter verbalement la question que j'ai inscrite au feuilleton et à laquelle on a répondu, il y a une semaine, qui se rapporte à la nomination du successeur du juge en chef Dubuc. La réponse fournie par le ministre de la Justice voulait que ce dernier n'eût pas été mis au courant des difficultés sérieuses, sans compter les pertes d'argent, créées par ce retard à la profession, aux plaideurs et, à toute la population du Manitoba. Je voudrais demander, maintenant qu'il s'est écoulé une semaine depuis que j'ai fait cette interpellation, si l'on peut nous dire quand cette nomination sera faite et si le successeur du feu juge Dubuc sera un Canadien français ou un Canadien anglais.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): En réalité, je ne puis répondre autrement que je ne l'ai fait déjà

à l'honorable député (M. Alexander Haggart) quand il a posé cette question. Je puis dire qu'il n'est pas probable, à mon sens, que le juge en chef de cette province soit un Canadien de langue française. Mais cette question est encore à l'étude.

CHEMIN DE FER DE L'INTERCOLONIAL—SECURITE DES VOYAGEURS.

M. C. JAMESON (Digby): Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je tiens à soulever un sujet d'une importance urgente et immédiate, et à poser une question à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham). Celle-ci se rapporte à la sécurité des voyageurs sur le chemin de fer intercolonial. Dans le discours très habile et fort intéressant qu'il a prononcé jeudi dernier, l'honorable représentant de Westmoreland (M. Emmerson) a dit que. .

M. l'ORATEUR: L'honorable député (M. Jameson) a-t-il l'intention de discuter ce sujet et de proposer à cette fin que la séance soit levée.

M. JAMESON: Non, je soulève cette question avant qu'on passe à l'ordre du jour.

M. l'ORATEUR: Dans ce cas l'honorable député ne peut discuter cette question.

M. JAMESON: Ce n'est pas là ce que j'ai l'intention de faire; je veux simplement poser une question. L'honorable représentant de Westmoreland, au cours de ses observations, a dit: "Certaines sections de l'Intercolonial ne sont pas dans un état bon et sûr." L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux, dans sa réponse, n'a pas fait allusion à ce point-là; il n'a pas contredit l'avancé de l'honorable député de Westmoreland. Après le désastre qui s'est produit, vendredi dernier, sur le chemin de fer canadien du Pacifique, au cours duquel trente-une personnes auraient perdu la vie et qu'un plus grand nombre d'autres voyageurs auraient été blessés sérieusement, accident qu'on attribue à une défectuosité de la voie, je voudrais demander à l'honorable ministre de nous indiquer les points de l'Intercolonial où existe l'état de choses décrit comme peu sûr par l'honorable député de Westmoreland, de nous dire si l'on a déjà averti le ministre, pourquoi il n'a pas remédié à cette situation; quels sont alors les moyens qu'il a pris ou qu'il prendra pour faire disparaître ces inconvénients et ces dangers, et quand cette voie ferrée ne présentera plus de périls pour les voyageurs.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): L'honorable représentant de Westmoreland (M. Emmerson) aurait pu à meilleur droit poser cette question. Il peut exister une grande divergence d'opinions entre cet honorable député et moi-même quant à l'exactitude de cet avancé. Je puis dire qu'après les représentations qui m'ont été faites, j'ai donné l'ordre au surintendant de l'entretien de la voie de parcourir celle-ci de Sydney jusqu'à Montréal, et qu'il m'a fait rapport, ces jours derniers, que toutes les parties de cette ligne étaient en bon état.

RESERVE DES INDIENS DE SAINT-PIERRE.

M. G. H. BRADBURY (Selkirk): Je veux demander à l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) quand il déposera le rapport indiquant les instructions données au juge en chef Howell quant à la soumission des Indiens composant la réserve Saint-Pierre.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Demain, probablement.

DISCUSSION DU BILL DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE DE MONTMAGNY.

La Chambre se forme en comité pour la discussion du projet de loi (n° 51) concernant la compagnie d'assurance contre le feu de Montmagny, et tendant à changer ce nom en celui de "La compagnie d'assurance contre le feu des Manufacturiers."

Sur l'article 2:

M. H. H. MILLER (Grey-sud): Le bill tel que présenté édicte que le nom doit être "La compagnie d'assurance contre le feu des Manufacturiers." Au comité les auteurs de ce projet de loi ont consenti à ce changement de titre, et se sont entendus sur le choix du titre "Compagnie d'assurance contre le feu des Manufactures." S'il le faut, je proposerai que ce nom soit changé en celui de "La compagnie d'assurance contre le feu des Manufactures."

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je comprends que le règlement exige que, si un projet de loi peut être modifié en comité, son titre doit être changé, si on le requiert, par la Chambre.

(Il est fait rapport du projet de loi).

RENVOI DU BILL DE LA NORTHERN MORTGAGE COMPANY OF CANADA.

M. A. HAGGART propose que le projet de loi (n° 33) constituant en corporation la North Mortgage Company of Canada soit lu une 3e fois.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Je demanderai à l'honorable député qui s'est chargé de ce projet de loi d'en retarder la troisième lecture jusqu'à la prochaine séance. Un membre de cette Chambre m'a signalé certaines dispositions de ce bill. J'aimerais à consulter les fonctionnaires de mon département sur ces dispositions-là. Je n'ai pas de raison de sup-

poser que ce bill ne soit pas exact, mais j'aimerais qu'on en remît la troisième lecture à une autre séance.

M. D. HENDERSON (Halton): L'honorable ministre des Finances n'assistait pas à la séance du comité où l'on a adopté ce projet de loi. J'aimerais connaître son avis sur le nom suggéré dans ce bill—"La compagnie d'assurance des Manufactures" Il me semble que ce titre est par trop général.

Une VOIX: Il ne s'agit pas du même projet de loi.

L'hon. M. FIELDING: Parcequ'il m'a fallu nécessairement être absent de cette réunion du comité, et parce que je ne connais pas bien à fond ce projet de loi, je demande qu'on en retarde la troisième lecture, non pas que je m'oppose à ce dernier —je n'ai aucune raison de supposer que ce bill n'ait pas sa raison d'être—mais parce qu'un honorable député m'a posé une question relative à ce bill, je demande que ce dernier ne soit pas lu une troisième fois.

M. l'ORATEUR: En suspens jusqu'à la prochaine séance.

3e LECTURE DU BILL DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE DE MONTMAGNY.

M. LAVERGNE propose que:

Le projet de loi (n° 51) relatif à la compagnie d'assurance mutuelle de Montmagny et demandant à changer son nom en celui de "La compagnie d'assurance des Manufacturiers contre le feu" soit adopté, et que le feuilleton de la Chambre indique ce titre comme étant celui de "La compagnie d'assurance des Manufacturiers".

M. D. HENDERSON (Halton): C'est le projet de loi dont j'ai voulu parler tout à l'heure à propos de changements de nom. J'ai signalé le fait que l'honorable ministre des Finances n'était pas ici. Je ne trouve rien à redire à cela, sachant qu'il lui faut s'occuper de beaucoup de choses, mais je sais que, dans le passé, l'honorable ministre se montrait des plus minutieux au sujet des noms des différents projets de loi, afin d'empêcher une compagnie d'obtenir un avantage possible sur une autre association du même genre. Nous regrettons tous peut-être que la banque Dominion ait pris ce nom, parce que nous croyons que cela lui fournit un avantage sur toutes les autres institutions similaires du pays. Il me semble que ce titre de "Compagnie d'assurance des manufactures" est trop général et qu'il peut créer dans tout le pays l'impression que c'est la seule compagnie qui ait à s'occuper des manufactures. J'estime que cela est trop général et qu'on devrait modifier ce projet de loi d'une façon quelconque. J'aimerais connaître l'avis de l'honorable ministre des Finances en cette circonstance.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Cette question ne m'a pas été soumise.

L'honorable député (M. Henderson) est dans le vrai quand il dit que le comité s'est appliqué à prévenir une confusion ou similitude de noms susceptible de faire prendre une compagnie pour une autre. C'est là, en fin de compte, le point essentiel. Je ne prétends pas que le mot "manufactures" soit de ceux qui peuvent se breveter, et je ne le crois pas davantage susceptible de créer la moindre confusion. Je ne crois pas que ce nom-là soit celui, ou ressemble à celui de quelque autre compagnie. Aux yeux de mon honorable ami, il pourrait peut-être donner à penser que cette compagnie est seule autorisée à assurer les fabriques.

M. HENDERSON: En effet; l'appellation est trop générale.

L'hon. M. FIELDING: En partant de ce principe, on pourrait trouver à redire à bien des noms. Je n'ai pas eu l'occasion d'étudier le cas et ne me sens pas enclin à combattre le projet de loi.

M. T. S. SPROULE (Grey-est): Ce nom ressemble assez à celui de la Manufacturers' Insurance Company; c'est pourquoi on y pourrait peut-être trouver à redire.

L'hon. M. FIELDING: La Manufacturers' Insurance Company s'en plaint-elle?

M. SPROULE: Pas que je sache.

L'hon. M. FIELDING: A-t-on fait quelque observation à ce sujet?

M. HENDERSON: Je n'en sais rien; mais ce n'est pas là l'essentiel. L'appellation est trop générale. Nous nous sommes toujours opposés à une désignation trop générale et semblant donner à une compagnie l'avantage sur d'autres qui se livrent à des opérations de même nature. Cela pourrait créer une fausse impression dans le pays. Des agents pourraient se prévaloir de la circonstance pour faire croire que cette compagnie a le droit exclusif de pratiquer l'assurance des fabriques.

L'hon. GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord): La compagnie s'est adressée à la Chambre sous le nom de "la compagnie d'assurance mutuelle contre le feu de Montmagny". Cette appellation est essentiellement régionale; elle implique que la compagnie exploite l'assurance en certain comté particulier, que ses actionnaires se recrutent surtout dans ce comté et que ses affaires sont peu considérables. Voici que tout à coup on change son nom en celui de la "Factories Insurance Company". C'est enlever toute idée régionale, élever une institution purement locale au rang d'une institution aussi importante que son nom l'implique. C'est accorder un avantage excessif. On pourrait considérer cette compagnie com-

me importante. Elle n'est assujettie à aucune restriction: ce n'est ni une compagnie de comté ni une compagnie provinciale. On l'autorise d'une façon générale à exercer l'assurance des fabriques.

Je vois à cela deux objections: la première, c'est que l'on confère à une compagnie sans importance, à une entreprise régionale, un avantage excessif au détriment de tous les assureurs; la seconde, c'est que nulle autre compagnie n'aura droit de se prévaloir de cette désignation générale. Qu'une autre compagnie trois fois plus influente et trois fois plus riche veuille se donner le nom de "Factories Company", elle ne pourrait le faire, eût-elle à sa disposition tous les capitaux du Canada. Force lui serait de s'incliner devant une petite compagnie régionale.

Voilà deux raisons qui me paraissent militer fortement contre une telle appellation. Je considère que l'on devrait, d'une manière ou d'une autre, laisser à la compagnie son caractère régional. Lui donner cette désignation générale, c'est la refuser à jamais à toute autre association de capitalistes; autoriser cette appelation corporative, c'est la restreindre à cette compagnie-là sous peine d'enfreindre la règle qui interdit à toute compagnie de prendre le nom d'une autre.

L'hon. M. FIELDING: Je ne crois pas que le fait d'autoriser la compagnie à prendre ce nom-là puisse occasionner la moindre injustice. En ceci comme en toute autre chose, les premiers vont devant, et il ne faut pas méconnaître à la compagnie le droit de prendre ce nom parce qu'elle n'a pas une très grande importance. Pour ce qui est de l'appellation générale, si une compagnie s'appelait la "Farms Building Insurance Company" cela indiquerait simplement qu'elle fait une spécialité de ce genre d'opérations, et il n'y aurait pas lieu d'en conclure que nulle autre compagnie n'a droit de pratiquer l'assurance des bâtiments de ferme. Je viens seulement de jeter les yeux sur le projet de loi et n'ai pas étudié la question, mais je considère que pareille appellation n'offre aucun inconvénient.

L'hon. M. FOSTER: Il devrait être tenu compte de la constitution de la compagnie, de son capital, de ses pouvoirs, etc. Si une compagnie insignifiante venait nous demander de lui donner un nom embrassant le pays tout entier, un nom qu'aucune autre compagnie plus importante ne pourrait jamais prendre, il me semble que l'on devrait tenir compte de l'insignifiance de la première. Je ne sais si la compagnie en question est puissante ou non, mais puisqu'elle a pris le nom d'un comté, il y a lieu de présumer que ses opérations sont assez peu étendues.

M. O. E. TALBOT (Bellechasse): Je prie monsieur l'Orateur de vouloir bien désigner un autre député pour appuyer la motion portant le changement de nom. Cette compagnie fait beaucoup d'opérations dans mon comté, et l'on pourrait me demander compte de la confusion que le changement de nom est susceptible de créer.

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

2e LECTURE

De divers projets de loi:

Le 1er (n° 106), déposé par M. Nesbitt, concernant la Canadian Northern Ontario Railway Company;

Le 2e (n° 107), déposé par M. Gladu, constituant en corporation le compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Montréal et à l'Est;

Le 3e (n° 108), déposé par M. Conmee, constituant en corporation le Rainy River Radial Railway.

QUESTIONS.

LE TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

M. H. LENNOX (Simcoe-sud) demande:

1. Quelles parties, indiquées par leur situation et leur longueur en milles, de la division est du Transcontinental ont été explorées par la compagnie du Grand-Tronc ou la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, acceptées par le Gouvernement et payées par l'Etat?

2. Quelle partie de ce tracé indiquée par sa situation et son étendue en milles, a été étudiée et tracée de nouveau par le major Hodgins ou tout autre ingénieur du Gouvernement?

3. Une partie de la section adjugée à J. M. McArthur a-t-elle été tracée de nouveau ou le tracé a-t-il été revisé par le major Hodgins ou tout autre ingénieur du Gouvernement, et le tracé de certaines parties de la ligne a-t-il été changé après que le contrat a été accordé à McArthur?

4. Le chemin a-t-il été amélioré par ce changement de tracé? Dans l'affirmative, en quelle manière, et le coût des travaux a-t-il été réduit de ce fait, et dans quelle mesure?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Le Gouvernement a accepté et soldé les études faites par les soins du Grand-Tronc-Pacifique depuis Winnipeg jusqu'à environ 700 milles dans la direction de l'est.

2. Le tracé a été entièrement étudié et arrêté de nouveau par les ingénieurs du Transcontinental.

3. Oui; certaines parties de la ligne dont le tracé avait été refait par le major Hodgins et l'entreprise adjugée à J. D. McArthur ont été modifiées après l'adjudication; ce sont: la partie comprise entre le 49e mille et le 93e de la section " F ", en comptant les milles en partant de l'ouest, et entre le 1,606e mille et le 1,650e à partir de Moncton; et la partie comprise entre le 103e

et le 122e mille de la section "F", en comptant les milles depuis Lake Superior Junction, et entre le 1,660e et le 1,679e mille à partir de Moncton. Il a été aussi fait beaucoup de changements de peu d'importance.

4. Oui. Les données relatives aux deux parties ci-dessus mentionnées sont les suivantes:

Coût estimatif, suivant l'adjudication, de la partie comprise entre le 49e et le 93e mille	$4,122,358 00
Coût jusqu'à date, y compris le reste du ballastage, les traverses, réservoirs, etc.	4,249,695 00
Coût en sus de l'estimation primitive	$127,337 00
Sur cette partie, on a raccourci le tracé d'une longueur de 4969.2 pieds, estimée à	49,692 00
On a raccourci la courbe d'une longueur de 748.18 pieds, estimée à	59,854 40
Estimation totale de l'économie	$ 109,546 40
Coût estimatif de la partie comprise entre les milles 103-122	$ 1,460,079 00
Coût jusqu'à date, y compris le reste du ballastage, les traverses, réservoirs, etc., pour la terminer	2,025,544 00
Coût en sus de l'estimation primitive	$ 565,465 00
Sur cette partie, on a raccourci le tracé d'une longueur de 2,000 pieds, estimée à	$ 20,000 00
On a allongé la courbe de 228.18 pieds estimés à	18,240 00
Economie nette	$ 1,760 00

M. LENNOX demande:

1. Qui était l'aide-ingénieur de district du major Hodgins en août et septembre 1907?

2. A-t-il été transféré à quelque autre partie de la ligne dans l'automne de 1907? Dans l'affirmative, quand, à quel endroit et pourquoi?

3. Quel était son traitement lors de son transfèrement?

4. Est-il encore au service de la commission? Dans l'affirmative, à quel titre et à quel traitement?

5. Qui a pris sa place dans la section comprise dans le contrat McArthur, et le nouveau titulaire a-t-il signé les estimations de septembre? Dans l'affirmative, les a-t-il attestées sans inspecter les travaux?

L'hon. M. GRAHAM:

1. J. A. Heamen.

2 et 4. Non. Il a démissionné en novembre 1907.

3. De $275 par mois à l'époque de sa démission.

5. M. A. M. Macgillivray succéda à M. Heamen; il n'a pas signé les estimations de septembre.

M. LENNOX demande:

1. Quelle est la longueur du grand tunnel du Grand-Tronc-Pacifique à l'est de la rivière Winnipeg?

2. Quelle proportion des travaux dudit tunnel a été exécutée, ou le tunnel est-il terminé, et dans ce dernier cas quand ont été exécutés les derniers travaux? S'il n'est pas terminé, quand le sera-t-il ?

L'hon. M. GRAHAM:

1. Elle est de 613 pieds.

2. On dit qu'il est terminé depuis le mois de décembre 1908.

M. LENNOX demande:

1. La partie du Grand-Tronc-Pacifique entre Winnipeg et la jonction du lac Supérieur a-t-elle été complètement terminée? Dans la négative, quels sont les derniers travaux à faire?

2. Cette partie est-elle ouverte au trafic-voyageurs et au trafic-marchandises, et dans quelle mesure est-elle exploitée?

3. Cette partie de la ligne a-t-elle été ballastée?

4. Les entrepreneurs ont-ils livré cette partie de la ligne? Leurs comptes ont-ils été vérifiés? Ont-ils été payés en totalité? Dans la négative, quelles sommes ont été retenues, et pourquoi?

5. Cette partie du chemin a-t-elle été acceptée par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et le coût de construction sur lequel sera computé le loyer a-t-il été réglé par le Gouvernement et la compagnie? Dans l'affirmative, quel en est le chiffre?

L'hon. M. GRAHAM:

1 et 2. Non. Les rapports sur l'état des travaux, le 31 décembre 1909, indiquant que 94.66 p. 100 de la voie sont achevés.

2 et 5. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a pas encore accepté la ligne, mais les ingénieurs déclarent que des trains peuvent parcourir cette partie du réseau à une vitesse de 20 à 25 milles à l'heure. Un train de voyageurs et un autre transportant du blé ont circulé sur la voie et, le 23 novembre 1909, l'entrepreneur a offert de donner un service de deux trains par semaine et les commissaires ont communiqué cette offre à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

3. Le rapport sur l'état des travaux de la section "F", le 31 décembre 1909 démontre que 59 p. 100 de la voie sont ballastés.

M. LENNOX demande:

1. Sur la section du Grand-Tronc-Pacifique adjugée à J. D. McArthur, dans le district "F", quelles étaient les quantités estimatives de l'ingénieur du Gouvernement: a) de roche compacte; b) de cailloux, et c) de déblais ordinaires, d'après lesquelles la soumission a été acceptée et l'entreprise adjugée?

2. Lors de l'adjudication de l'entreprise, quelle était la dépense estimative calculée d'après les prix convenus pour: a) la roche

compacte; b) les cailloux, et c) les déblais ordinaires?

3. Combien de verges de: a) roche compacte; b) de cailloux, et c) de déblais ordinaires, y compris leur valeur, ont été déclarées et réclamées par l'entrepreneur ou les sous-entrepreneurs à titre de travaux dûment exécutés, et quelle est la quantité estimative et la valeur de chaque classe de travaux ci-dessus restant à faire d'après les derniers calculs?

4. Quelles sommes ont été payées pour chacune de ces classes de travaux?

5. Lors de l'adjudication de cette entreprise, quelle était la dépense estimative totale d'après les prix convenus?

L'hon. M. GRAHAM:

1. a) R.C.—3,696,336 verges cubes.
   b) C.— 733,454 verges cubes.
   c) D.O.—11,233,247 verges cubes.
2. a) R.C.—6,283,771.20.
   b) C.— 440,072.20.
   c) D.O.— 3,369,974.10.

3:—

a) R.C.—6,415,869 v.c.—$10,906,977.30.
b) C.— 2,056,297 " 1,233,778.20.
c) D.O.—2,215,876 " 664,762.80.

Les travaux d'excavation sont achevés, sauf à l'entrée de Winnipeg.

4. Les sommes payées sont celles qui sont mentionnées plus haut, moins une retenue de 10 p. 100, de sorte que les paiements réels ont été de:

Roche compacte.—$9,816,279.57.
Cailloux.—$1,110,400.38.
Déblais ordinaires.—$598,286.52.

5. Elle était de $13,010,398.92, calculée d'après les quantités estimatives basées sur le plan du tracé provisoire, et ne comprenant pas les rails, les traverses, les ponts en acier, etc. Des calculs subséquents ont donné $17,534,000, y compris les choses énumérées précédemment.

DEPENSE DE L'ELECTION FEDERALE.

M. C. L. OWEN (Northumberland-est) demande:

1. Quelle dépense a causé la dernière élection fédérale?
2. Que coûte annuellement le Sénat?

L'hon. CH. MURPHY (secrétaire d'Etat):

1. $401,957.74
2. $319,653.02.

REPARATION DE LA VOITURE N° 37 DE L'INTERCOLONIAL.

L'hon. H. R. EMMERSON (Westmoreland) demande:

1. La voiture n° 37 est-elle la voiture officielle dont se sert M. E. Tiffin, directeur général du trafic de l'Intercolonial, et l'un des membres du bureau exécutif de la commission des chemins de fer de l'Etat?
2. Cette voiture a-t-elle été récemment réparée, ou est-elle actuellement en cours de réparation dans les ateliers d'une société manufacturière de voitures de chemins de fer, à Halifax? Dans l'affirmative, le travail a-t-il été fait, ou se fait-il actuellement à l'entreprise, à la suite d'une demande de soumissions, ou bien se fait-il à la journée?
3. Est-il vrai que l'on a construit de nouveaux et spacieux ateliers de réparation, à Moncton, munis de machines modernes, dans le but non seulement de faire tous les travaux généraux et nécessaires de réparation pour le chemin de fer intercolonial, mais aussi de construire toutes les voitures et les locomotives dont le coût devrait être défrayé à même les recettes ordinaires du chemin de fer?
4. Pourquoi les réparations de la voiture de chemin de fer plus haut mentionnée n'ont-elles pas été faites ou entreprises dans les ateliers de chemins de fer du Gouvernement, soit à Moncton, soit ailleurs?
5. Des voitures ou locomotives ont-elles été construites ou entreprises dans les nouveaux ateliers de Moncton?
6. De nouvelles voitures ou locomotives, payables à même le revenu ordinaire, ont-elles été achetées, au cours de l'exercice financier actuel, de manufacturiers particuliers ou de sociétés ou compagnies particulières construisant des voitures ou des locomotives, ou en a-t-on adjugé la construction à l'entreprise à quelques-unes des personnes ou sociétés susdites durant la même période? Si de tels achats ont été faits, ou des entreprises adjugées, avait-on préalablement demandé des soumissions?

M. LENNOX.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui.
2. On a soigneusement calculé ce que coûterait la réparation de la voiture dans les ateliers de Moncton, et l'entreprise a été adjugée à la Silliker Car Company à un prix inférieur.
3. Oui, mais les ateliers en question ont eu à faire plus de réparations ordinaires qu'ils n'en pouvaient exécuter, parce que le travail s'était accumulé pendant le déménagement des anciens ateliers aux nouveaux. On regagne maintenant du terrain et bientôt les choses auront repris leur état normal. En attendant, le département a cru qu'il était préférable de faire réparer la voiture n° 37 et de la mettre en état de service.
4. Répondu sous le n° 3.
5. A l'heure qu'il est, les travaux de réparations occupent entièrement les ateliers, mais de nouveaux travaux seront entrepris dès que l'organisation sera sur un meilleur pied.
6. Oui.

NOMINATIONS D'EMPLOYES PUBLICS.

M. S. HUGHES (Victoria-et-Haliburton) demande:

1. Combien de personnes ayant passé, depuis la mise en vigueur de la loi actuelle du service civil, l'examen requis pour obtenir un emploi dans l'administration, ne sont pas encore au service de l'Etat?

2. Parmi les fonctionnaires de l'Etat actuellement employés, est-ce qu'il y a des personnes qui n'ont pas subi l'examen voulu?

3. Le Gouvernement a-t-il pour principe de garder dans les départements des employés surnuméraires, alors qu'il y a beaucoup de personnes qui ont passé l'examen requis et qui désirent obtenir un emploi?

4. A la recommandation de qui les employés surnuméraires obtiennent-ils un emploi dans le service?

5. Les sommes votées à titre d'appointements des employés surnuméraires sont-elles payées dans tous les cas à même les fonds applicables au service intérieur ou au service extérieur?

L'hon. CH. MURPHY (secrétaire d'Etat):

1. Nombre des personnes qui ont subi l'examen régulier pour l'admission dans le service intérieur depuis la mise en vigueur de la loi actuelle du service public:

Examen intérimaire de mars, 1909.

Examen de concours de la 2e division:

Admises	5
Nommées à des emplois réguliers	3
Nommées à titre de surnuméraires	2
Non nommée	0

Examen de concours des sténographes et dactylographes:

Admises	19
Nommées à des emplois réguliers	15
Nommées à titre de surnuméraires	3
*Non nommée	1

*A refusé l'emploi offert.

Premier examen semestriel de mai 1909.

Examen de concours de la 2e division:

Admises	8
Nommées à des emplois réguliers	7
Nommée à titre de surnuméraire	0
*Non nommée	1

*A refusé l'emploi offert.

Examen de concours de la 3e division:

Admises	37
Nommées à des emplois réguliers	25
Nommées à titre de surnuméraires	7
*Non nommées	5

Examen d'aptitudes de la classe inférieure:

Admises	25
Nommées à des emplois réguliers	11
Nommées à titre de surnuméraires	2
Non nommées	12

Deuxième examen semestriel de novembre 1909.

Examen de concours de la 2e division:

Admises	9
Nommée à un emploi régulier.	1
Nommée à titre de surnuméraire	0
Non nommées	8

Examen de concours de la 3e division:

Admises	41
Nommées à des emplois réguliers	10
Nommées à titre de surnuméraires	23
Non nommées	8

Examen de concours des sténographes et dactylographes:

Admises	4
Nommée à un emploi régulier.	0
Nommée à titre de surnuméraire.	0
Non nommées	4

Examen d'aptitudes de la classe inférieure:

Admises	10
Nommée à un emploi régulier.	0
Nommées à titre de surnuméraires	2
Non nommées	8

2. Non, en tant que cette question a trait au service intérieur. Quant à ce qui concerne le service extérieur, ce renseignement ne pourra être fourni que dans un rapport dont la Chambre ordonnera le dépôt.

3. Non.

4. En ce qui a trait au service intérieur, les appointements des surnuméraires sont pris sur le crédit "aides aux écritures," et, lorsque ce crédit n'existe pas, sur la somme destinée aux "dépenses casuelles." Quant au service extérieur, les appointements des surnuméraires sont pris sur le crédit accordé au département où ces employés travaillent.

ACCUSATIONS CONCERNANT L'INTENDANCE.

M. A. N. WORTHINGTON (Sherbrooke) demande:

1. Est-il à la connaissance du Gouvernement que sous le régime du Code criminel, une plainte a été faite par deux citoyens d'Ottawa accusant le commandant de la compagnie d'Ottawa de l'intendance d'un certain nombre de contraventions relativement au rapport du camp militaire tenu à Québec durant la célébration du troisième centenaire, et que les procès doivent avoir lieu devant les cours criminelles?

2. Les Règlements du roi ou la pratique suivie dans le service britannique exigent-ils que, lorsque le caractère d'un officier est sérieusement attaqué, ce dernier soit suspendu en attendant qu'une enquête ait lieu au sujet des accusations portées contre lui?

3. L'officier en question a-t-il été relevé de son poste de commandant d'un corps de la milice? Dans la négative, pour quelle raison?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Oui.

2. Non.

3. Non, l'affaire est en délibéré.

GARDIEN DU PHARE DE CAROUSEL.

M. J. GIRARD (Chicoutimi-et-Saguenay) demande:

1. Un nommé T. Arcand, gardien du phare de Carousel, aux Sept-Iles, a-t-il été congédié en 1909? Dans l'affirmative, quelles ont été les raisons de son renvoi?

2. Quelles sont les personnes étrangères au département de la Marine qui ont de près ou de loin demandé ce renvoi?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. Oui, parce que ses services n'étaient pas satisfaisants.

2. Nul étranger au département n'a demandé le renvoi de ce gardien.

SERVICE DE L'INTENDANCE D'OTTAWA AU CAMP MILITAIRE DE QUEBEC.

M. A. N. WORTHINGTON (Sherbrooke) demande:

1. Le Gouvernement sait-il qu'un homme, deux chevaux et une voiture double ont été tranportés d'Ottawa à Québec à l'occasion de la fête du Tricentenaire par l'officier commandant la compagnie d'Ottawa du corps de l'intendance, et que le prix de location a été réclamé par le dit officier sur les feuilles officielles de paie à titre de chevaux de trait et de voiture légère pour la compagnie, bien qu'aucun service n'ait été fait pour la dite compagnie, les dits chevaux et voitures ayant été loués, transportés et mis entièrement au service des membres du conseil de la milice?

2. Dans l'affirmative, en vertu de quelle autorité ces arrangements ont-ils été faits, et à qui ont servi ces chevaux et cette voiture à Québec?

L'hon sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): D'après mes renseignements la réponse à cette question est: Non, mais si l'honorable député veut bien placer sa question comme avis de motion, je ferai déposer tous les documents qui s'y rapportent.

M. l'ORATEUR: Remis comme avis de motion de demande de documents.

PAROLES DU PREMIER MINISTRE A TORONTO.

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle) demande:

Au sujet de la publication dans le Toronto "Globe" de jeudi, le 6 janvier, de certaines parties d'un discours prononcé à Toronto le jour précédent par sir Wilfrid Laurier, en ces termes: "Nous relevons de la suzerainté du roi d'Angleterre. Nous plions le genou devant lui; mais le roi d'Angleterre n'a d'autres droits sur nous que ceux qui lui sont accordés par notre Parlement canadien":

1. Ce rapport des paroles du premier ministre est-il exact?

2. Sont-ce là les vues du Gouvernement en ce qui regarde nos relations avec le trône?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

Sir FREDERICK BORDEN.

1. Le compte rendu du discours de sir Wilfrid Laurier qui a été publié dans le "Globe" de Toronto, le 6 janvier est, nonobstant certaines légères inexactitudes, substantiellement exact, mais la citation contenue dans la question posée par l'honorable député n'est pas une reproduction exacte du compte rendu du "Globe". Elle est tronquée et omet une partie importante de la phrase. Je suis certain que cette omission n'a pas été intentionnelle de la part de l'honorable député, et il ne l'aurait pas commise s'il avait lu le "Globe" même, au lieu de lire les journaux torys. Le passage cité par mon honorable ami se lit comme suit dans le "Globe", ainsi qu'il peut l'y trouver lui-même. "Nous relevons de la suzeraineté du roi d'Angleterre. Nous sommes ses loyaux sujets. Nous plions le genou devant lui, mais le roi d'Angleterre n'a d'autres droits sur nous que ceux qui lui sont accordés par notre Parlement canadien". Mon honorable ami remarquera que dans sa citation les mots "nous sommes ses loyaux sujets" n'y sont pas. Pour être plus précis, voici comment le "Globe" rapporte tout ce passage du discours: "Le grand poète Whittier, à l'époque de la guerre civile écrivait: A la reine d'Angleterre nous offrons notre cœur si nous ne plions pas le genou devant elle, Dieu la bénisse." Nous, nous disons: "Nous donnons notre cœur au roi d'Angleterre et plions le genou devant lui, Dieu le bénisse. Nous sommes sous la suzeraineté du roi d'Angleterre. Nous sommes ses loyaux sujets. Nous plions le genou devant lui, mais il n'a sur nous d'autres droits que ceux qui lui sont accordés par le Parlement du Canada."

2. Telles sont nos relations. Telle est notre attitude vis-à-vis du trône, attitude qui est celle de tous les véritables et loyaux sujets anglais.

L'hon. GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord): Comment l'honorable premier ministre peut-il parler au nom de tous?

Sir WILFRID LAURIER: S'ils ne sont pas loyaux, ils devraient l'être.

L'hon. M. FOSTER: Ce n'est pas ce que l'honorable premier ministre a dit; il a affirmé un fait.

TRANSPORT DU COURRIER ENTRE SCOTSBURN ET LOGANVILLE.

M. E. N. RHODES (Cumberland): demande:

1. Qui a le contrat du transport du courrier entre Scotsburn-Station, comté de Pictou, (N.-E.) et West-Branch-River-John, Loganville, et autres endroits sur la même route.

2. Quand le contrat a-t-il été accordé, et quel en est le prix?

3. Qui est le gardien du bureau de poste à West-Branch-River-John, plus haut mentionné?

4. Quand ce gardien de bureau a-t-il été nommé, et quel est le chiffre de la rémunération, à lui accordée, pour ce service?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1 et 2. En attendant le rapport de l'enquête qui se fait relativement à l'à-propos de remanier le service des courriers dans la région en question, le département des Postes paie à M. Daniel McIntosh $2 par jour depuis le premier janvier pour faire le service.

3. M. Daniel Campbell.

4. Premier février 1901. $128 par année.

EXAMENS SPECIAUX POUR LE SERVICE DES POSTES, MARS 1908.

M. J. D. TAYLOR (New-Wesminster) demande:

Relativement à l'examen spécial de promotion du ministère des Postes du 12 mars 1909, quelle réponse a de fait été ou aurait été acceptée par le bureau des examinateurs du Service civil comme réponse exacte à la question 4, savoir: "Quelle correspondance peut être transmise par le courier du Canada franche de port"?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Toute la correspondance du Gouverneur général et de son secrétaire, qu'ils reçoivent ou qu'ils envoient par la poste.

Toute correspondance officielle dûment timbrée par les ministères publics à Ottawa.

Toute correspondance adressée aux différents ministères à Ottawa.

Toute la correspondance des présidents des deux Chambres ou des bibliothécaires du Parlement.

Les livres de la bibliothèque échangés entre la bibliothèque et les membres des deux Chambres du parlement.

Les documents parlementaires envoyés pendant et en dehors des sessions par les membres des deux Chambres du parlement ou par les membres des législatures provinciales.

Les pétitions et adresses aux législatures provinciales ou à ses branches; aussi les procès-verbaux et autres documents imprimés par ordre d'une législature ou par ordre d'une de ses branches.

Les remises d'argent par les directeurs de la poste aux banques, et les reçus des banques envoyés aux directeurs de la poste.

Les lettres marquées H.M.S. (service de Sa Majesté) adressées aux différents ministères publics du Royaume-Uni.

Les documents des législatures provinciales traitant de questions agricoles industrielles et sanitaires, de même que les rapports faits pour les gouvernements provinciaux ou les formules servant de base à ces rapports.

Les statistiques de naissances et décès préparées par les membres du clergé et autres personnes.

Les rapports relatifs aux maladies contagieuses et les rapports météorologiques.

Les blancs de formules pour les rapports des gouvernements provinciaux.

Les avis envoyés par le département des Douanes à ceux auxquels sont adressés des colis sujets aux droits de douanes, les manifestes, les envois échangés entre les percepteurs de la douane et les directeurs de la poste autorisés à percevoir les taxes de la douane.

Les livres à caractères en relief pour les aveugles.

VENTE DE TERRAINS DANS SURREY, COLOMBIE-ANGLAISE.

M. J. D. TAYLOR (New-Wesminster) demande:

Le Gouvernement a-t-il disposé des terres suivantes, dans la municipalité de Surrey, (C.-A.), savoir: ¼ de section S.-E., bloc 34, township 2; ½ section N., ¼ de section S.-E., bloc 34, township 2; et section 31, bloc 5 N., rang 1 ouest, township 38, district de Westminster? Dans l'affirmative, à quelles dates, et à quelles conditions?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): La moitié nord du quart de la section 34 township 2, W.C.M. a été vendue au prix de $5 l'acre, le 31 juillet 1891, à M. Denis Murphy; cédé par lui à la British Columbia Timber and Trading Company, et remise à la Couronne par cette compagnie le 26 mars 1905.

La moitié sud du quart S.E. de la section 34 n'a pas été vendue.

La description N. ½ S.S.E. ¼ des quarts 34, township 2, est insuffisante pour désigner l'emplacement des terrains.

Le terrain décrit comme "section 31, Bc. 5, N.R. 1o., tp. 38" ou d'après l'arpentage fédéral, le quart S.O. de la section 3, tp. 38, W.C.M. n'a pas été vendu.

LOCATION DE TERRAINS DANS LA REGION DE WESTMINSTER.

M. J. D. TAYLOR (New-Westminster) demande:

1. Au sujet des 40 acres, 10 chaînes S., section 30, bloc 5 N., rang 1 ouest, township 38, district de Westminster, cette étendue de terre a-t-elle été louée pour exploitation forestière ou pour d'autres fins? Dans l'affirmative, à qui est-elle louée, à quelles conditions, et pour quelle période?

2. Quelque demande a-t-elle été faite pour préemption ou homestead? Dans l'affirmative, par qui et à quelle date?

3. Quelque rapport a-t-il été fait au département au sujet des demandes non réglées? Dans l'affirmative, par qui et en quel sens?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Ce terrain est concédé à la

British Columbia Mill Timber and Trading Company, et soumis aux conditions contenues dans les règlements forestiers. Des permis annuels sont accordés sujets à être renouvelés tant qu'il y aura sur le terrain du bois de l'espèce désignée en quantité suffisante pour en faire une valeur commerciale.

2. Aucune demande de préemption ou de homestead pour ce terrain n'a été envoyé au bureau principal. Si une demande a été faite à l'agent local des terres fédérales, le département n'en a pas encore reçu avis.

3. Aucun rapport n'a été fait au département.

PENALITES POSTALES.

M. J. D. TAYLOR (New-Westminster) demande:

Des amendes pour infraction aux lois ou règlements des postes sont-elles imposées autrement qu'à la suite de poursuites? Dans l'affirmative, quel est le mode suivi?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Oui. En vertu du statut qui dit que le directeur général des Postes, ou tout fonctionnaire ou personne agissant d'après ses ordres, peut accepter toute amende imposée par la loi des postes ou toute partie de telle amende, sans qu'aucune procédure, poursuite ou accusation soit portée ou instituée pour le recouvrement de telle amende. Voir article 9, paragraphe w, chapitre 66, des statuts revisés.

BATTERIE DE ROD-HILL, (C.-A.)

M. G. H. BARNARD (Victoria, C.-A.) demande:

1. Le ministère de la guerre impérial avait-il approuvé (et une telle décision formait-elle partie de son programme au moment où les fortifications d'Esquimault ont été remises à notre charge) que la battere supérieure à Rod-Hill serait dégarnie, et que les canons à éclipse de 6 pouces constituant l'armement de cette batterie devraient être enlevés et transportés à la salle d'exercice militaire de Victoria, pour servir à l'instruction du 5e régiment?

2. S'il en est ainsi, quelle est la date de cette approbation, ou de la déclaration de ce programme? Qui a fait connaître cette approbation ou ce programme? Et la chose a-t-elle été faite verbalement ou par écrit?

3. Quelle est la réponse aux mêmes questions au sujet du canon transporté de Duntze-Head à la salle d'exercice militaire?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. L'enlèvement de Rod-Hill du canon de six pouces se chargeant par la culasse, et l'enlèvement du canon de Duntze-Hill, ainsi que leur transport à la salle d'exercice, ont été effectués avec l'approbation du conseil de la Milice, sur les représentations urgentes des autorités militaires qui prétendaient ce déplacement opportun en vue de faciliter les exercices du 5e régiment.

2 et 3. Répondu sous le numéro 1.

INGENIEURS LOCAUX DU GOUVERNEMENT.

M. G. H. BARNARD (Victoria, C.-A.) demande:

Combien se trouve-t-il dans les diverses provinces d'ingénieurs locaux relevant du département des Travaux publics, et quels sont les appointements de chacun d'eux?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

Geo. P. Brophy, Ottawa, Ont.	$3,000
R. de B. Corriveau, Ottawa, Ont.	2,350
J. G. Sing, Toronto, Ont.	2,700
H. J. Lamb, London, Ont.	2,600
W. P. Merrick, Fort-William, Ont.	2,200
E. B. Temple, Port-Arthur, Ont.	2,400
W. C. Brough, Port-Burwell, Ont.	2,000
E. G. Millidge, Antigonish, N.-E.	2,400
C. E. W. Dodwell, Halifax, N.-E.	2,700
Thos. J. Lockie, Halifax, N.-E.	2,200
Jas. B. Hegan, Charlottetown, I.P.-E.	2,400
E. T. P. Shewen, St-John, N.-B.	2,400
J. K. Scammell, St-John, N.-B.	1,800
Geoffrey Stead, Chatham, N.-B.	2,400
J. L. Michaud, Montréal, Qué.	2,400
Thos. Breen, Québec, Qué.	2,400
A. R. Décary, Québec, Qué.	2,500
J. A. Tremblay, Montmagny, Qué.	1,900
P. E. Amiot, Pointe-au-Père, Qué.	2,200
J. T. Bertrand, Isle Verte, Qué.	2,400
F. X. Lefebvre, Trois-Rivières, Qué.	2,300
F. X. T. Berlinguet, Trois-Rivières, Qué.	2,350
J. C. Taché, Chicoutimi, Qué.	2,250
A. R. Dufresne, Winnipeg, Man.	2,700
Z. Malhiot, Calgary, Alta.	2,400
Geo. A. Keefer, New-Westminster, C.-B.	2,700

SERVICE POSTAL DANS LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. J. D. TAYLOR demande:

1. A quelle date a été discontinué le service postal au bureau de poste appelé "Central Park"?

2. Quand a été inauguré le service postal à East-Collingwood?

3. Quelle notification a été donnée aux personnes qui recevaient leur courrier à Central Park que ce bureau serait déplacé?

4. Quelques personne ou personnes en dehors du service ont-elles demandé au département des Postes ou à quelqu'un de ses officiers, de discontinuer le service postal à Central Park?

5. Dans l'affirmative, quels sont leurs noms? Dans la négative, pour quelles raisons le département a-t-il pris cette décision?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. Comme il a déjà été dit en réponse à une question antérieure, le service postal de Central Park n'a pas été discontinué. Le bureau de poste a été transporté où il est actuellement à la date du 1er août 1909.

2. Le 1er septembre 1909.

3. Dans le cas du déplacement d'un bureau de poste, la pratique ordinaire n'est pas de donner un avis spécial, le fait ne tardant pas à être porté à la connaissance de tous.

4 et 5. Une pétition signée par un très grand nombre des citoyens utilisant le bureau de poste de Central Park nous fut adressée dans le temps; on s'y plaignait du mode d'administration et on demandait que la direction du service fût confiée à quelque autre que le directeur actuel. L'inspecteur fut prié de s'enquérir et la conclusion de son enquête fut de proposer la nomination d'un autre directeur.

CHASSE DU PHOQUE SUR LE PACIFIQUE.

M. J. D. TAYLOR demande:

1. Le Gouvernement est-il à considérer une proposition relative à la discontinuation par les Canadiens de la chasse du phoque à fourrure dans l'océan Pacifique?

2. Dans l'affirmative quelle est la nature de la proposition, et où en sont les négociations?

3. Les pêcheurs particuliers de phoques ont-ils reçu avis de négociations à cet effet? Dans l'affirmative, qui a reçu cet avis pour le compte de ces pêcheurs?

4. Si une indemnité doit être payée, les pêcheurs particuliers de phoques auront-ils part à la distribution, ou l'indemnité sera-t-elle payée seulement aux propriétaires des navires de pêche?

5. Lesdits propriétaires ont-ils reçu avis de négociations à cet effet, ou le Gouvernement a-t-il raison de croire qu'ils savent que des négociations sont en cours à cet effet?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Une proposition d'interdiction absolue de la chasse du phoque durant une période de plusieurs années a été et est encore à l'étude. Il n'est pas opportun dans l'intérêt pubic pour le moment de déposer sur le bureau les renseignements à cet égard.

SOIN DES IMMIGRANTS A MEDICINE-HAT.

M. MAGRATH demande:

1. Quels moyens le département de l'Intérieur a-t-il à sa disposition à Medicine-Hat pour donner aux immigrants à leur arrivée le gîte et le soin convenables?

2. Ce département a-t-il demandé au département des Travaux publics de fournir un bâtiment pour ces fins? Dans l'affirmative, quand?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Il ne s'y trouve pas de local où les immigrants puissent se loger; mais il s'y trouve un bureau, sous les soins d'un agent, chargé de recevoir et de guider les immigrants. Le dépôt d'immigrants pour cette région est à Irvine, à 22 milles à l'est de Medicine-Hat.

2. Non.

FERME EXPERIMENTALE D'AGASSIZ (C.-A.)

M. J. D. TAYLOR demande:

1. Quelle somme a été contribuée par le gouvernement fédéral en aide au creusement du fossé qui sert à drainer la ferme expérimentale d'Agassiz ((C.-A.)?

2. Quelle est la superficie totale de la propriété de l'Etat drainée par ce fossé, et quelle est la superficie totale des propriétés privées qui sont drainées par ce même fossé?

3. Quelle a été la dépense totale entraînée par le creusement de ce fossé?

4. A-t-on représenté au Gouvernement que, pour le bon fonctionnement de ce fossé, il serait nécessaire d'enlever le sédiment qui s'y est accumulé, et que ce sédiment provient en proportion considérable de la ferme expérimentale?

5. Si tel est l'état de choses, le Gouvernement se chargera-t-il de la juste part de la dépense?

L'hon. SYDNEY A. FISHER (ministre de l'Agriculture):

1. Un décret du conseil en date du 19 juillet 1900 a autorisé le paiement de $754.93, comme équivalent de ce que dans les mêmes circonstances un sujet serait appelé à payer, en prenant pour base de calcul celui établi sur les propriétés environnantes par le commissaire du fossoyage d'Agassiz. Cette somme a été payée comme indemnité totale, et en acquit de tous paiements, contributions ou cotisations à être effectués par la couronne pour la mettre à même d'utiliser ces travaux.

2. La superficie détenue par l'Etat est de 295 acres, et celle détenue par des particuliers de 1,144 acres.

3. La dépense a été, à ce qu'on dit, de $5,000.

4. Il n'a pas été fait de représentations quant au dépôt de sédiment provenant de la ferme expérimentale; mais l'on prétend que le fossé ne suffit pas à transporter les eaux de drainage de la ferme expérimentale ainsi que des autres fermes. Cela provient, à ce que croit le régisseur de la ferme, de ce que le fossé n'a jamais été nettoyé et s'est obstrué en conséquence de l'éboulement de ses bords sous les pieds des bestiaux et par l'action de la gelée.

5. Dès le mois de septembre 1908, le département s'est déclaré prêt à contribuer sa part de frais requis pour le creusage du fossé, et il est encore prêt à le faire.

TERRES IMMERGEES DU LAC NIPISSING.

M. G. GORDON demande:

Quels sont ceux qui, depuis le 31 décembre 1908, ont reçu des sommes d'argent en raison de l'immersion de terrains bordant le lac Nipissing et quelle somme a été payée à chacun d'eux ?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

H. Knink	$ 15 00
H. Quesnel	75 00
J. et H. Tremblay	225 00
O. Lafrance	15 00
J. Noble	52 50
S. R. Connell	75 00
Jos. Walker	50 00
C. Lefebvre	22 50
J. Steep	70 00
L. M. Deslongchamps	15 00
F. Lajeunesse	4 00
J. Lajeunesse	4 00
M. Landry	15 00
J. Latendresse	22 50
D. St-George	120 00
C. Courchaîne	80 00
Total	$ 868 00

RESERVE INDIENNE DE SAINT-PIERRE.

M. BRADBURRY demande:

1. Le Gouvernement, ou quelqu'un en son nom, a-t-il envoyé quelque officier ou personne à la réserve des Indiens de Saint-Pierre, Manitoba, pour faire une enquête au sujet de la cession et de la vente de ladite réserve, ou de la vente des terres récemment accordées aux Indiens de ladite réserve?

2. Dans l'affirmative, quels sont le nom et la profession de cette personne, quelles étaient ses instructions, et quel a été le résultat de l'enquête?

3. Un rapport écrit ou verbal a-t-il été fait par cette personne, et le ministre le soumettra-t-il à la Chambre?

4. Des représentations ou rapports ont-ils été adressés au Gouvernement pour conseiller ou presser la cession ou la vente de ladite réserve, au cours des cinq dernières années? Dans l'affirmative, par qui?

5. Quelles sont les règles suivies par la bande quant à l'avis de convocation des assemblées, la nomination du président et autres formalités relatives à la cession d'une réserve? La cession doit-elle être consentie à la majorité des membres de la bande âgés de plus de 21 ans, ou à la majorité des membres présents à l'assemblée?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Oui.

2. M. A. S. Williams, avocat du département des Affaires indiennes et M. S. Swinford, inspecteur de la division South-Lake-Winnipeg. Le texte de leurs instructions sera déposé sur le bureau de la Chambre lorsqu'il aura été fait une motion à cet effet.

3. Non.

4. Oui, par M. S. J. Jackson, ancien représentant de cette région.

5. La pratique ou la règle de la bande de Saint-Pierre relativement aux assemblées est de donner un avis en temps opportun pour que les membres de la bande soient informés qu'une assemblée doit avoir lieu et dans quel but. La cession doit être consentie à la majorité des hommes âgés de 21 ans ou plus qui sont présents à l'assemblée. Ces réunions sont présidées par un fonctionnaire dûment autorisé par le surintendant général.

GRAND SYNDICAT DU CIMENT.

M. S. SHARPE demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu des plaintes au sujet du grand syndicat du ciment et de la coalition illicite qui en est résultée en vue de relever les prix de vente de ce produit?

2. Le Gouvernement sait-il que cette coalition relève illégalement les prix?

3. Si le Gouvernement n'est pas au courant des opérations illicites de ce syndicat, a-t-il l'intention d'instituer une enquête à ce sujet?

4. Le Gouvernement a-t-il pris en considération l'opportunité d'intenter des poursuites contre les personnes responsables de cette coalition illicite?

L'hon. W. L. MACKENZIE KING (ministre du Travail):

1. On a reçu une communication alléguant que l'effet de la coalition du ciment a été d'en augmenter le prix et de restreindre la concurrence.

2. Le Gouvernement n'a reçu aucun renseignement à ce sujet.

3. On n'a fait au Gouvernement aucune représentation relative à des opérations illicites de la part de la coalition du ciment.

CLASSIFICATION DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. LENNOX demande:

1. Des objections écrites ont-elles été émises, depuis le 28 juillet 1908, à l'encontre de la classification dans les travaux du Transcontinental?

2. Quelques objections ont-elles été formulées au sujet de l'excédent de dépenses depuis le ? octobre 1908?

3. Le ministre déposera-t-il des copies de ces objections?

M. L'ORATEUR: Remis à plus tard comme avis de motion pour demande de documents.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

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

Etat faisant connaître (a) les noms des entrepreneurs de la construction du chemin de fer transcontinental, le nombre des contrats, le nombre de milles, et la localité couverts par les contrats; (b) la dépense estimative relativement à chaque contrat, lors de son adjudication, calculée d'après les quantités estimées par l'ingénieur, aux taux de la soumission acceptée; (c) l'augmentation ou la diminution estimative de la dépense, en chaque cas, occasionnée par des changements dans le tracé de la ligne, le devis, la construction, les matériaux, les rampes, ou d'autre nature, survenus depuis l'adjudication du contrat; (d) les sommes demandées dans les estimations provisoires, pour chaque contrat, jusqu'à ce

jour,—les sommes payées sur chaque contrat, et les sommes ultérieures estimées et requises pour terminer les travaux, en chaque cas; (e) la quantité estimative, calculée par l'ingénieur, de déblai de roches, de cailloux, et de terre, sur le parcours de la ligne adjugée à l'entreprise, en chaque cas; le coût estimatif de chaque classe d'ouvrage calculé d'après les taux de la soumission acceptée; la dépense réelle, jusqu'à ce jour, dans ces trois classes de travaux, telle qu'établie par les sommes effectivement versées sous ces trois rapports, et les quantités estimatives de l'ouvrage non encore accompli, ainsi que les sommes estimatives encore requises pour terminer ces trois classes d'ouvrage, relativement à chaque contrat.

Aussi, quant à tous les contrats, en sus des 21 qui sont compris dans la réponse à ordre du 26 avril 1909, n° 46h (a) copie de la liste des item en détail contenus dans les quantités estimatives, préparées par l'ingénieur relativement à chaque contrat, pour chaque classe de travaux et de matériaux, et du sommaire de la dépense totale estimative calculée d'après les taux de la soumission acceptée; (b) copie de toutes les soumissions reçues; (c) tableaux en détail des quantités de travaux et de matériaux, des différentes classes, effectivement exécutés ou fournis, jusqu'à ce jour, et classifiés, et de la dépense totale occasionnée par lesdits travaux; aussi, tableau en détail des quantités estimées de travaux qui doivent être faits, et des matériaux qui doivent être fournis ultérieurement, et classifiés, ainsi que de la dépense totale estimative de ces travaux et matériaux, calculée d'après les prix du contrat.—M. Lennox.

Copie de toutes les instructions données durant son terme d'office par l'honorable Orateur Blanchet au sergent d'armes alors en fonctions ou à tout autre fonctionnaire relativement à la nomination des messagers pour la session.—M. Monk.

Etat indiquant si la Compagnie du chemin de fer Canadian Northern est propriétaire des compagnies de chemin de fer suivantes ou exerce un contrôle quelconque sur lesdites lignes savoir:—

Les compagnies de chemins de fer Ontario and Rainy River; Port Arthur, Duluth and Western; Manitoba and South Eastern; Minnesota and Manitoba; Minnesota and Ontario Bridge Company; Saskatchewan North Western; Qu'Appelle Long Lake and Saskatchewan; Alberta Midland; Edmonton Yukon and Pacific.

2. Quelles subventions en terres, en argent ou en garantie d'obligations, ont été accordées à quelqu'une des compagnies ci-dessus énumérées, soit pour leur ligne mère, soit pour les embranchements, d'Ontario, de Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, ou par quelques-unes des municipalités traversées par leurs lignes.

3. Quelles parties de ces subventions ont été gagnées jusqu'à cette date.

4. Jusqu'à quelle distance à l'ouest d'Edmonton il y a une voie ferrée construite et exploitée par le Canadian Northern.

5. A partir de ce point en gagnant l'ouest, si quelque ouvrage a été exécuté jusqu'à ce jour, en dehors de l'établissement du tracé de la ligne, et quelle est la somme et la nature des travaux.

6. Si une voie ferrée existant à l'ouest d'Edmonton, telle que mentionnée à l'item 4, est destinée à former partie de la ligne projetée jusqu'à Vancouver.

7. Quand le plan du parcours de la ligne du Canadian-Northern, entre Edmonton et Vancouver, via la passe de la Tête-Jaune, a été approuvé par le ministre des Chemins de fer et la Commission des chemins de fer.

8. Si quelque demande a été faite depuis à l'effet de modifier le parcours approuvé.

9. Jusqu'à quel degré, le gouvernement du Manitoba a exercé son droit de contrôle des taux de transport des marchandises en vertu de l'article 8 de l'annexe B de l'acte 1 Edouard VII, chapitre 53.

10. Si cet article de ladite loi a amené quelque diminution des taux de transport des marchandises dans la province du Manitoba. —M. Smith (Nanaïmo.)

Etat faisant connaître:

1. Combien de déraillements se sont produits sur la ligne de l'Intercolonial en 1909;

2. A quels endroits de la ligne ces accidents se sont produits et à quelles dates; si une enquête régulière a été faite dans chaque cas;

3. Si un rapport a été fait dans chaque cas; et dans l'affirmative, si la cause ou les causes de ces accidents ont été mentionnées dans lesdits rapports.—M. Talbot.

PONTS SUR LE CANAL DE BEAUHARNOIS.

M. MONK demande:

Copie de toute la correspondance échangée entre Célestin Prégent, de Melocheville, Qué., soit personnellement, ou par son procureur, et le département des Chemins de fer et des Canaux, au sujet de certains ponts sur le canal Beauharnois.

—Tout ce que je désire maintenant faire remarquer au sujet de cette motion, c'est que le canal Beauharnois étant passé entre les mains d'une compagnie ayant à sa tête messieurs McIntyre et Robert, on prétend que cette compagnie ne remplit pas les engagements qu'elle a contractés dans le temps, en s'obligeant à maintenir le canal en bon état pour la navigation et à entretenir les ponts. Un certain nombre de plaintes ont été portées à l'effet que les ponts sont condamnés et ne sont pas réparés, et que sous d'autres rapports le canal n'est pas entretenu dans le même état de réparations que lorsqu'il était entre les mains du Gouvernement. C'est pour cette raison que je demande ces documents. Je discuterai cette question plus à fond lorsque nous examinerons les prévisions budgétaires.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Mon honorable ami (M. Monk) n'a peut-être pas remarqué que la réponse que j'ai donnée à une question posée l'autre jour a été une dénégation très catégorique des faits allégués dans des

déclarations semblables à celles qu'il vient de faire. Naturellement, il n'y a pas d'objection à la motion. Mais lorsque les documents seront produits on constatera que le contrat est mis à exécution. Le département verra certainement à ce qu'il soit exécuté.

M. MONK: Je n'étais pas alors dans la salle des délibérations; mais je présume que le ministre a dit que les acheteurs ou les locataires du canal étaient tenus aux mêmes obligations que le Gouvernement Je présume que c'est là la réponse qui a été donnée.

L'hon. M. GRAHAM: Avec plus de détails.

M. MONK: La raison pour laquelle je demande la correspondance, c'est que je veux porter à l'attention de la Chambre des griefs dont souffrent des particuliers à Melocheville et ailleurs, afin que le Gouvernement puisse insister plus fortement pour que la compagnie remplisse ses obligations.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION CONCEDANT L'EXPLOITATION DE L'INTERCOLONIAL A UNE VOIE FERREE TRANSCONTINENTALE.

M. J. B. BLACK (Hants): Monsieur l'Orateur, en proposant cette résolution relative à l'Intercolonial, je désire, avec l'approbation de mon secondeur l'honorable député d'Annapolis (M. Pickup) et avec le consentement de la Chambre ajouter une phrase à la résolution telle qu'inscrite dans l'avis de motion. Cette phrase une fois ajoutée, la résolution se lira comme suit:

Que cette Chambre est d'avis qu'il serait dans l'intérêt bien entendu des Provinces maritimes et pour le bien général du Canada que le chemin de fer intercolonial fût exploité et contrôlé par l'une des compagnies qui exploitent les lignes canadiennes transcontinentales, ou par toute autre corporation pouvant offrir les meilleurs facilités pour le développement de la région desservie par l'Intercolonial.

J'ajoute ces mots parce que quelques-uns de mes amis ont insinué que je proposais la résolution dans l'intérêt du chemin de fer Pacifique-Canadien, tandis que d'autres ont prétendu que j'agissais dans l'intérêt du Canadian-Northern. J'ajoute ces mots afin que nous puissions donner à tous ceux qui voudront affermer le chemin de fer intercolonial, l'occasion de l'affermer. Je suis tout à fait désintéressé en cette affaire. Heureusement, ou malheureusement, je ne connais pas un seul fonctionnaire du Canadian-Northern ou du Pacifique-Canadien. Je représente un comté traversé par le chemin de fer intercolonial. Mon but en proposant cette résolution est tout simplement de favoriser les intérêts des Provinces maritimes, intérêts que j'ai beaucoup à cœur, car je suis né dans l'une de ces provinces et j'ai vécu quarante-sept ans dans une autre. Avant d'aller plus loin je dois dire que je regrette beaucoup d'avoir pris des mesures pour présenter cette résolution aujourd'hui. Si j'eusse su que la Chambre s'ajournerait à six heures j'aurais laissé remettre la résolution à plus tard. Mais vu que j'avais demandé à l'honorable député qui me précédait sur le feuilleton de me donner l'occasion de la proposer, je vais procéder. Le temps alloué à la discussion étant très court, je serai aussi concis que possible. Il y a en cette Chambre d'honorables députés qui vont parler contre cette résolution et qui, j'en suis certain, seraient disposés à l'appuyer.

Quelques honorables DEPUTES: A l'ordre!

M. BLACK: Je crois que je suis parfaitement dans l'ordre. Je crois que sur cette question certains députés des Provinces maritimes sont dans la même position que certains représentants de Terre-Neuve sur la question de la Confédération. Des gens intéressés ont inculqué dans l'esprit des gens de Terre-Neuve que l'union avec le Canada ruinerait cette colonie, et nul homme politique ne se sentirait en sûreté s'il préconisait cette union. Cette question que je soumets maintenant à la Chambre est très délicate pour un homme qui en la proposant est obligé de braver l'opposition de ses commettants. Heureusement que, grâce à certaines circonstances, je me sens—je ne dirai pas indifférent—mais parfaitement préparé à préconiser l'affermage de ce chemin à quelque compagnie qui en fera un meilleur usage que la présente commission ou tous les anciens administrateurs. Je regrette infiniment que certains journaux des Provinces maritimes, dès que cet avis de motion eût été mis sur le feuilleton, l'aient critiqué et commenté d'une façon adverse sans se donner la peine d'étudier la cause au mérite.

J'ai emprunté la preuve à un journal des Provinces maritimes.

L'affermage de ce réseau reviendrait à avouer que le parti libéral n'est pas à la hauteur de la tâche qui lui incombe: celle d'administrer d'une manière satisfaisante une grande propriété de l'Etat, dans l'intérêt des contribuables.

En ce qui concerne l'Intercolonial, le parti libéral, à mon avis, y gagnerait à faire cet aveu, le plus tôt possible. Comme toute autre confession sincère, elle ne pourrait que faire du bien à l'âme du parti. Depuis l'établissement du régime de la Confédération, nul gouvernement n'a réussi à administrer d'une manière satisfaisante l'Intercolonial et jamais un gouvernement ne réussira à le faire dans l'intérêt du pays, car la chose est impossible dans la situa-

tion où se trouve le pays. Il est impossible qu'un gouvernement puisse concurrencer les autres réseaux, ou qu'il adopte des méthodes commerciales bien modernes. Le même journal ajoute:

Il existe en Nouvelle-Ecosse certains intérêts qui favorisent l'aliénation de l'Intercolonial.

Cette allusion est sans doute dirigée contre quelqu'un; j'ignore quel personnage on vise, mais le trait ne saurait m'atteindre. Je m'accorde, toutefois, à dire avec l'auteur de cet article que l'aliénation de l'Intercolonial est dans l'intérêt de la Nouvelle-Ecosse, comme nous le verrons bientôt.

Un autre journal publié à Moncton, porte à la résolution que j'ai présentée des coups un peu plus vigoureux que ceux du journal en question. "Ne touchez pas au chemin de fer du peuple", s'écrie-t-il. Je remarque depuis longtemps que chaque fois qu'on accole le nom du peuple à une corporation ou à un individu, il y a quelque chose de louche dans les agissements de cette société ou de ce particulier. Qu'il s'agisse du chemin de fer du peuple, ou du "Jimmy du peuple" ou de tout autre individu, il y a toujours au fond quelque chose de louche.

En s'exclamant "Ne touchez pas au chemin de fer du peuple" les citoyens de Moncton me rappelent ces gens que mentionne l'histoire et qui crient au moindre prétexte "grande est la Diane des Ephésiens." Et cela, parce que les intérêts de leur métier étaient en danger. Que les citoyens de Moncton veuillent bien m'en croire, si l'Intercolonial est cédé à une compagnie privée, leur métier ne péréclitera pas, leur ville sera aussi prospère que jamais. Analysons donc un peu cette clameur "le chemin de fer du peuple". De quel peuple s'agit-il? Quel est le propriétaire du réseau? Est-ce que la Nouvelle-Ecosse est plus propriétaire de ce réseau que la Colombie-Anglaise? Appartient-il au peuple du Nouveau-Brunswick plus qu'aux citoyens d'Ontario? Qui en bénéficie? Quels avantages le peuple reçoit-il de ce chemin de fer du peuple, en sus de ceux qu'il obtient rubis sur l'ongle? Ceux qui voyagent sur ce réseau du peuple paient tout autant que les citoyens qui utilisent les autres chemins de fer. Ceux qui expédient des colis de marchandises de Montréal à Saint-Jean versent tout autant d'argent au chemin de fer du peuple qu'ils en versent au chemin de fer canadien du Pacifique. Voici un malade d'Halifax qui désire se rendre à Montréal pour prendre les eaux, il achète un billet et paie pour sa place en wagon sur le chemin de fer du peuple tout autant qu'il paierait au chemin de fer canadien du Pacifique.

M. T. S. SPROULE (Grey-est): Il y a quelques années, on a déposé sur le bureau de la Chambre un relevé indiquant le coût du transport du blé par mille parcouru sur ce réseau et sur le chemin de fer canadien du Pacifique et autres réseaux du pays; or, il a été prouvé que sur l'Intercolonial, le prix du transport dépassait d'un quart de cent par mille le prix payé sur les autres réseaux. L'honorable député ignore-t-il la chose?

M. BLACK: Je n'ai jamais trouvé nulle part la preuve de cette assertion. Il se dit ici beaucoup de choses sans fondement.

M. SPROULE: Ces chiffres sont consignés dans un dossier soumis à la Chambre.

M. BLACK: Je ne demande pas ce transfert, dans l'intérêt d'Ontario et des producteurs de blé de l'Ouest. Les deux tiers des marchandises transportées par ce réseau prennent la direction de l'Est qui ne nous rapporte aucun pront. Des commis-voyageurs viennent en Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick solliciter des commandes; leurs marchandises nous viennent par ce réseau et s'il n'existe pas d'abaissement des prix de transport, en quoi les populations des provinces maritimes bénéficient-elles de ce chemin de fer? On le sait, les prix de transport des marchandises et les prix des places pour les voyageurs, de Montréal à Halifax et à Saint-Jean sont similaires à ceux de Halifax. En outre, tous les tarifs sont soumis à la règlementation de la commission des chemins de fer. La question de l'abaissement des prix de transport des marchandises est quantité fort négligeable, comparativement à l'absence de développement de la contrée que traverse ce réseau. Il y a quarante ou cinquante ans, l'ouvrier touchait un salaire quotidien de 75, de 80 ou de 90 cents: consentirait-il à rétrograder vers cette époque et se contenterait-il de ce minime salaire? Le pays a progressé depuis qu'on a construit ce réseau et nous sommes en mesure de payer des salaires plus rémunérateurs. Les gens peuvent aujourd'hui payer pour leurs marchandises des prix de transport plus élevés qu'autrefois? La question des transports prime toutes les autres, au point de vue des intérêts du pays. Le problème des transports repose à la base même du commerce et des industries nationaux. Le succès des manufactures, du commerce et notre prospérité même sont subordonnés aux facilités de transport. Nos moyens de transport sont insuffisants, et le développement du pays laisse à désirer. Les fonctions d'un chemin de fer moderne ne se résument pas tout simplement au transport des voyageurs et des marchandises; un chemin de fer moderne vise plus haut.

Si on jette un coup d'œil sur les transports industriels aux Etats-Unis, on constate que les compagnies de chemins de fer de ce pays se sont dans une large mesure

engagées dans des entreprises industrielles; qu'elles ont invariablement, de temps immémorial, apporté leur aide et leur coopération à la création d'entreprises industrielles sur le parcours de leurs réseaux; bref, qu'elles ont joué le principal rôle dans le développement du nombre d'industries prospères aux Etats-Unis. Les fonctions d'un chemin de fer moderne, ai-je dit, ne se bornent pas au transport des voyageurs et des marchandises; elles tendent à la création de nouveaux transports, au recrutement d'immigrants pour le pays, au développement des industries nationales. Une compagnie de chemin de fer moderne se livre à l'exploitation des industries manufacturières, à l'exploitation minière—

L'hon. H. R. EMMERSON (Westmoreland): Et aux inégalités de traitement.

M. BLACK: L'ex-ministre signale les inégalités de traitement. Puisqu'il a administré un chemin de fer, il s'y entend mieux que moi en pareille matière. Ces compagnies de chemin de fer s'occupent de navigation, elles dirigent des écoles techniques, elles prêtent main-forte aux industries nationales. L'Intercolonial, si je ne me trompe, ne fait rien de ce genre, dans les Provinces maritimes. En réalité, non seulement nos industries, notre agriculture, nos manufactures, nos mines, notre immigration ne bénéficient nullement de l'aide de l'Intercolonial dans les Provinces maritimes, mais nos industries souffrent réellement, notre population est décimée par l'Intercolonial qui, chaque automne, de concert avec le chemin de fer canadien du Pacifique, transportent des légions de jeunes gens dans l'Ouest, et cela presque gratuitement. Tous ceux qui ont habité les Provinces maritimes le savent: à l'automne, des milliers de jeunes gens robustes, l'élite de notre jeunesse, s'en vont par voie de l'Intercolonial au prochain raccordement avec le chemin de fer canadien du Pacifique et gagnent l'Ouest.

M. SPROULE: En quoi le transfert de l'Intercolonial au chemin de fer canadien du Pacifique remédierait-il à cet état de choses?

M. BLACK: Veuillez attendre que j'aie terminé mes observations. J'affirme donc que l'Intercolonial, le chemin de fer du peuple, aide à dépeupler ce pays. Il est fort possible que la vente de l'Intercolonial à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ne remédie pas à la situation, et je ne demande pas précisément que cette compagnie fasse l'acquisition de ce réseau d'état; seulement j'affirme que la compagnie du Pacifique à titre d'intérêt privé est intéressée à transporter ces émigrants, et que le chemin de fer de l'Etat aide à dépeupler les Provinces maritimes.

A n'importe quelle gare, d'Halifax à Amherst ou au Nouveau-Brunswick, on voit des affiches invitant les jeunes gens à prendre les trains d'immigrants à prix réduits ou presque gratuitement. Voilà comment l'Intercolonial encourage l'industrie des Provinces maritimes. Les administrateurs de ce réseau du peuple ont agi fort singulièrement à l'égard du peuple. A-t-on tenu compte du peuple, en congédiant du service de l'Intercolonial des centaines d'employés sans même leur donner une semaine d'avis? Le voilà bien, ce chemin de fer du peuple! Je veux savoir s'il y va de l'intérêt du peuple que le commissaire, s'armant du gourdin, menace un journal qui critique la gestion du réseau, de lui enlever la clientèle de l'Etat et qui réalise sa menace. Voilà comment on administre ce chemin de fer, au bénéfice du peuple. Que Dieu nous garde de pareil chemin de fer du peuple.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): On l'a transformé en service cultuel.

M. BLACK: Certaines parties de l'administration de l'Intercolonial demandent en effet les prières des bonnes âmes.

La tendance du chemin de fer moderne est de développer les industries nationales. Or, ici la question se pose: quelles sont les industries des Provinces maritimes qu'une compagnie de chemin de fer serait intéressée à développer? Quant à la Nouvelle-Ecosse où j'ai passé la plus grande partie de ma vie, je dois déclarer que nulle autre province du Canada n'offre autant de ressources ou de probabilités de succès que cette petite province. Il y a nombre d'industries à développer dans cette province et il y en a beaucoup qui n'ont encore reçu qu'un développement partiel, auxquelles un chemin de fer pourrait venir en aide, et cela dans son propre intérêt. En matière de minéraux, je dois observer que nous avons d'immenses gisements de houille, dont une partie seulement est exploitée aujourd'hui. Nous avons des gisements de fer et des dépôts de sel. On a découvert seize dépôts de sel dans cette province. On y trouve de la pierre de construction de la plus belle qualité et je me souviens que, pendant que nos magnifiques carrières de pierre, aux Provinces maritimes, demeuraient inexploitées, on faisait venir de l'Ohio même la pierre destinée à la nouvelle aile du palais du Parlement. Le chemin de fer du peuple aurait pu aider au développement d'une carrière de pierre au moins tout en augmentant par là le volume de ses transports. Houille, fer, pierre de construction, magnésie, antimoine, étain, cuivre et or, nous avons tout ce qu'un chemin de fer desservant ce pays serait intéressé à développer. En outre, il y a l'industrie du tannage, avec d'immenses forêts de pruche utilisables dans ce but et, au Nouveau-Brunswick surtout, il existe

une abondance d'essences pour pâte de bois et la fabrication du papier.

Nous avons aussi la préparation et le transport du poisson dans les provinces de l'intérieur. Il est vraiment étrange que la province d'Ontario et les autres provinces de l'intérieur dépendent pour leur poisson frais des états de la Nouvelle-Angleterre, si l'on tient compte de l'abondance du poisson de mer que l'on pêche en Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick. Il paraît impossible de faire aucun arrangement avec le chemin de fer de l'Etat pour transporter le poisson sur les marchés de l'intérieur. Nous avons une abondance de bois pour l'ameublement et pour les ateliers d'ébénisterie. Nous avons des vergers de pommiers et de poiriers qui peuvent être développés au moins cent fois plus qu'ils ne le sont aujourd'hui. Une compagnie progressive de chemin de fer voudrait-elle se lancer dans l'agriculture ou la culture des arbres fruitiers? Je lis dans une entrevue accordée par sir Thomas Shaughnessy du Pacifique-Canadien, il y a quelques jours, la déclaration suivante:

> Nous avons l'intention de préparer le terrain pour cette classe de petits propriétaires, nous bâtirons leur maison, nous clôturerons leur propriété, nous labourerons une partie du sol et le sèmerons, de sorte qu'en venant s'y installer, ils trouveront tout prêt pour s'y établir comme colons. Ce sera à la portée du paysan anglais qui possède £100 de capital pour commencer.

Que n'obtiendrions-nous pas en Nouvelle-Ecosse si quelqu'un, dans la situation de sir Thomas Shaughnessy et son Pacifique-Canadien voulaient prendre des parcelles de 10, 20 ou 30 acres, dans les comtés de Hants, Kings et Annapolis, les plantaient en jeunes pommiers, y construisaient de petites maisons et les tenaient prêtes pour le cultivateur d'arbres fruitiers? Il y a des milliers d'acres qui sont encore en friche dans ces régions et qui sont propres à l'arboriculture fruitière, qui pourraient être utilisés avec avantage et profit, si une compagnie de chemin de fer voulait entreprendre ce travail. L'agriculture dans toutes ses branches—et nous avons là-bas une magnifique région agricole—devrait être développée par une compagnie de chemin de fer.

Un autre sujet important—je parle spécialement de la Nouvelle-Ecosse—ce sont les voyages de plaisir pour le touriste d'été. Qu'est-ce qu'a fait l'Intercolonial pour développer les voyages d'agrément pendant l'été? Qu'a-t-il fait pour amener les touristes riches dans la région? J'ai remarqué sur la couverture de son horaire une tête d'élan qui indique au monde que la Nouvelle-Ecosse est une immense forêt où les élans circulent en liberté et où ils peuvent être tirés par le chasseur qui est désireux de se livrer à ce genre d'exploits.

Partout en Nouvelle-Ecosse il y a des endroits charmants pour les touristes d'été. Ils y viennent par milliers, mais s'il y avait des hôtels de premier rang et des facilités convenables de transport, les classes riches y viendraient par centaines de milles. Ce magnifique endroit qui s'appelle Chester et dont le bassin renferme 365 îles a été découvert il n'y a pas longtemps par de riches touristes de Baltimore et malgré le manque d'hôtels et en dépit des mauvaises conditions de transport, ils y sont venus par centaines et continuent à y venir de plus en plus. Ils ont construit avec leur argent des maisons qu'ils nomment cottages mais que nous pourrions bien appeler des manoirs. Ils ont dépensé des centaines de milliers de dollars pour construire des hôtels, de belles demeures et des yachts et il en viendrait davantage si on leur accordait plus de facilités. La Nouvelle-Ecosse est la place de récréation naturelle pour l'homme riche des états de l'est et si l'Intercolonial était entre les mains d'une compagnie particulière, des hôtels seraient construits, des navires seraient mis en service sur les voies navigables et les touristes seraient attirés. Nous avons une ligne de bateaux à vapeur qui sont autorisés à transporter, je crois, 400 passagers, mais j'en ai vu à leur bord 800 ou 900 et j'ai constaté que des femmes étaient obligées de se tenir debout toute la nuit, sans trouver une place pour y reposer la tête.

Ne serait-il pas aussi de l'intérêt d'une compagnie particulière de chemin de fer d'aider les Provinces maritimes à développer leurs mines, à augmenter leurs pêcheries et à construire des navires capables de transporter des voyageurs dans cette région. Nous pouvons en juger par ce qui a été fait par le Pacifique-Canadien, par exemple, qui a construit une série d'hôtels de premier rang, de Québec à Victoria, dans la Colombie-Anglaise.

Avant que le Pacifique-Canadien ait bâti le château Frontenac à Québec, le mouvement des touristes était comparativement nul, et quiconque se rend compte du rôle joué par cet hôtel peut comprendre ce qu'un hôtel moderne et bien aménagé pourrait faire pour attirer des voyageurs. A Québec avez-vous quelque chose de plus attirant pour le touriste que ce que nous avons à Halifax, à Chester, à Mahone, à Yarmouth ou à Digby?

M. ROY: Oui, nous l'avons.

M. BLACK: Mon honorable ami (M. Roy) connaît les beautés de Québec et elles sont nombreuses, mais je connais les beautés de la Nouvelle-Ecosse et elles sont magnifiques. Des méthodes pratiques adoptées par une compagnie moderne de chemin de fer développeraient les Provinces maritimes, édifieraient nos industries et

augmenteraient la production de nos richesses naturelles. Je crois sincèrement que si vous cédiez l'Intercolonial à une compagnie de premier ordre avec un capital, cette compagnie serait obligée de dépenser dans un délai assez court, au moins $5,000,000 pour établir des industries et pour construire des hôtels dans les Provinces maritimes. Si l'Intercolonial passait à une puissante compagnie particulière, je crois que nous verrions les Provinces maritimes fleurir comme des roses. L'Intercolonial, tel qu'il existe aujourd'hui, peut-il se lancer dans une semblable entreprise? Non. Il doit s'adresser au Parlement et obtenir un vote avant de rien pouvoir faire et imaginez la figure que ferait l'honorable député de Lanark (M. Haggart) si on demandait à la Chambre de voter un crédit pour construire un hôtel à Halifax. J'aimerais entendre parler les conservateurs de l'Ontario et de l'Ouest si on leur demandait de voter $100,000 pour développer les pulperies du Nouveau-Brunswick ou pour exploiter les immenses dépôts de minerai dans la Nouvelle-Ecosse. L'Intercolonial ne peut absolument pas se livrer à ce genre d'exploitation. La commission ne pourrait pas le faire si elle le voulait. Voyez toutes les difficultés qu'on a rencontrées depuis deux ans et plus au sujet de l'acquisition des embranchements destinés à fournir du trafic. Il y a deux ans, l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) a présenté le projet et aujourd'hui il n'est pas encore arrivé à ce résultat de n'avoir plus qu'à se présenter de nouveau au Parlement pour ratifier l'acquisition des chemins de fer que la commission aura décidé d'acheter, si elle se décide.

Si l'Intercolonial passait à une compagnie particulière, elle ferait tous ces changements sans délai. Les commissaires actuels de l'Intercolonial non seulement ne peuvent pas venir en aide aux industries des Provinces maritimes mais, dans leur situation d'esprit, ils ne le désirent même pas. Ils ne connaissent rien des besoins des Provinces maritimes; ce ne sont pas des personnes venant des provinces maritimes. Je crois que l'un d'eux vient de Vermont, en passant par l'Ontario et que connaît-il des besoins croissants de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick ou même de la province de Québec? Absolument rien. Leurs intérêts sont-ils les nôtres? Leur cœur a-t-il de la sympathie pour nos besoins et pour ce qui nous fait défaut? Pas du tout. Je déclare que l'administration actuelle de l'Intercolonial est la pire que nous ayons eue depuis longtemps, et depuis que l'homme intelligent et habile a quitté la commission, nous irons de mal en pis. Je n'ai plus d'espoir en cette ligne. Que serait Halifax, si une compagnie particulière possédait l'Intercolonial et une flotte de navires comme celle du Pacifique-Canadien, allant à Liverpool ou à Glasgow,

M. BLACK.

avec des bâtiments qui profiteraient de ces occasions merveilleuses de commerce avec les Antilles? Qu'avons-nous obtenu dans ces îles? Nous donnons, si je ne me trompe, des subventions à des navires norvégiens pour faire le service entre Halifax et les Antilles, et je crois qu'ils font de même à Saint-Jean. Qu'on ne se méprenne pas sur ce que je dis: je crois que les Thompson de Saint-Jean reçoivent une forte subvention pour faire le service de navigation avec les Antilles, mais, ils cèdent une grande partie de ce trafic aux navires norvégiens. Pickford et Black avaient une forte subvention pour faire avec les Antilles un service avec leurs navires qui n'ont jamais valu grand'chose. Si mes renseignements ne sont pas erronés, les navires norvégiens font encore le service dans ce cas-là. Allons-nous aider ainsi le commerce et l'industrie des Provinces maritimes? J'espère que non.

Je voulais répondre aux arguments et aux critiques des adversaires de ce projet, mais je pense que ce ne serait pas juste pour les autres députés qui désirent parler sur ce sujet. Je crois avoir montré que l'Intercolonial ne peut pas et ne veut pas nous aider pour nos industries des Provinces maritimes. Nous possédons dans ces régions de grandes industries qui réclament des développements. Quelqu'un pourra dire: Pourquoi les habitants de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ne font-ils pas cela eux-mêmes; ils vont placer leur argent à la Trinité et au Mexique, pourquoi ne le placent-ils pas dans leur propre pays? C'est là le côté étrange de l'humaine nature. Il en est de même dans d'autres contrées, il en est de même en Angleterre. Il n'y a pas longtemps, un des Rothschild a dit qu'on pouvait trouver tout l'argent qu'on voulait pour des placements hors de l'Angleterre, mais qu'il était impossible d'en trouver pour des entreprises anglaises. Je crois que c'est le cas de répéter:

> Far off fowls ha'e feathers fair,
> An' aye until ye try them.

On crie bien haut que les tarifs de marchandises sont réduits sur l'Intercolonial et que si une compagnie possédait la ligne, ces tarifs seraient augmentés. Mais chacun sait que les tarifs de marchandises ne sont pas laissés entièrement à la volonté des compagnies, mais qu'ils sont sous le contrôle de la commission permanente des chemins de fer et qu'une ligne de chemin de fer ne peut pas exiger les prix qui lui plaisent.

Pour moi je crois que si cette ligne était cédée à une compagnie, l'augmentation des industries et le développement des possibilités latentes des Provinces maritimes seraient tels que nous pourrions payer des

tarifs plus élevés, mais je ne pense pas que nous aurions à payer ces tarifs plus élevés.

J'ai l'honneur de proposer l'adoption de la résolution inscrite à mon nom.

M. D. H. McALISTER (King-et-Albert) (N.-B.): J'abuse rarement du temps de la Chambre pour faire un discours, mais comme cette résolution concerne les électeurs que je représente, je crois qu'il est de mon devoir d'en parler quelque peu. L'opinion publique, dans la circonscription où j'ai eu l'honneur d'être élu est absolument opposée à une mesure de ce genre et je tiens à dire que je combats cette résolution. Je dirai même que je suis réellement surpris qu'une résolution de cette nature ait pu être présentée à la Chambre par un député des Provinces maritimes.

M. BLACK: J'ose le faire.

M. McALISTER: Si elle avait été présentée par un député de l'Ouest ou du Yukon, cela pourrait se comprendre. Je ne crois pas que le Gouvernement ait aucun pouvoir de se débarrasser de l'Intercolonial. Il n'a pas davantage le droit, directement ou indirectement par le ministère des Chemins de fer de louer cette ligne à une entreprise particulière ou à un syndicat. Si le Gouvernement croyait que c'était son devoir et déclarait que c'est sa politique, il devrait dissoudre la Chambre et aller devant le peuple pour obtenir son avis. Je suis certain que si l'on procédait ainsi, les députés de ces belles provinces qui appuient le Gouvernement reviendraient diminués et que leur nombre serait bien différent de ce qu'il est aujourd'hui.

Si je soumettais cette résolution à mes commettants, je ne réunirais pas mille voix dans la double circonscription de King-et-Albert.

Je demande la permission de faire lecture de quelques extraits de journaux concernant l'exploitation de l'Intercolonial par une compagnie privée ou un syndicat. Voici d'abord un extrait du "Globe" de Toronto et cette opinion est censée être celle de M. Robert Meighen, président de la compagnie minotière du Lac-des-Bois.

Je ne serais pas en faveur de céder l'exploitation de l'Intercolonial à une compagnie quelconque. Peu m'importe que ce soit le chemin de fer canadien du Pacifique, dont je suis un directeur, le Grand-Tronc ou Mackenzie et Mann; je considère que ce serait une erreur. Je pourrais donner mes raisons, mais en ma qualité de directeur d'une compagnie de chemin de fer, il est peut-être préférable que je m'abstienne.

Un autre homme d'affaires de Montréal dit:

Si l'Intercolonial passe aux mains de Mackenzie et Mann ou de toute autre compagnie, il y aura une résolution dans les Provinces maritimes. J'ai habité pendant 25 ans, cette partie du pays et je sais l'effet qu'une pareille démarche y produirait.

Le "Transcript" de Moncton, cite le "World" de Toronto, un autre journal important et dit:

Le "World" traite la question, non seulement au point de vue des Provinces maritimes, mais au point de vue du peuple canadien, en général. Répondant à ceux qui crient contre l'Intercolonial, il dit:

Nous n'avons que deux chose à dire à ces exploiteurs—et ce sont de simples exploiteurs, ni plus ni moins:

Premièrement, l'Intercolonial est la propriété du peuple tout entier, et non de la population des Provinces maritimes; le peuple canadien a consacré quatre-vingt millions de dollars à cette entreprise, parce qu'il a décidé de construire ce chemin comme une des conditions de la Confédération, et parce qu'il comprend qu'il est ou peut devenir un frein salutaire pour les autres voies et qu'en cas d'urgence, il peut être d'une importance suprême pour le Canada comme pays et comme partie de l'empire britannique.

Beaucoup d'erreurs ont été répandues sur le compte de l'Intercolonial et une des principales, c'est que les déficits sont dus à des causes politiques. S'il en est ainsi, à quoi faut-il attribuer l'excédent de recettes sous l'administration de l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), quand il était ministre des Chemins de fer et des Canaux? Si le déficit de 1907 était dû à des causes politiques, à quoi attribuer l'augmentation des recettes qui ont presque triplé depuis 1907?

Il n'y a aucun doute que l'administration de l'Intercolonial a laissé à désirer sous plusieurs rapports, mais il n'y a pas le moindre doute, non plus, que la situation s'est grandement améliorée depuis l'institution de cette commission.

Je regrette de voir mon honorable ami (M. Black) condamner ainsi cette commission avant qu'elle ait eu le temps de soumettre un rapport de son administration, et, par conséquent, avant que mon honorable ami soit en état de savoir ce qui a été fait. Il aurait dû attendre que le rapport de la commission fût déposé avant de critiquer son administration.

Quant à la démission de M. Butler, c'est un événement que nous devons tous regretter. D'après ce que j'ai pu savoir de M. Butler, il a toujours administré les affaires de l'Intercolonial avec la plus grande impartialité et en dehors de toute considération politique. Mais, tout en admettant avec mon honorable ami (M. Black) que le départ de M. Butler est une perte pour la commission, je ne puis pas aller aussi loin qu'il l'a fait. Je suis convaincu que si, il y a quelques années, on avait laissé la même lattitude à M. Pottinger, l'Intercolonial aurait donné des résultats bien différents.

Il est vrai que ce chemin de fer a coûté 80 millions de dollars au peuple canadien, mais en retour, nous avons un actif de grande valeur, et la preuve en est qu'un certain nombre de compagnies font de grands efforts pour s'en emparer. Je crois même qu'une bonne partie des commentaires défavorables qu'on entend est mise en circulation par des gens qui voudraient mettre la main sur cette grande voie ferrée.

Pendant de longues années le pays a comblé les déficits de l'Intercolonial, et maintenant qu'il y a lieu d'espérer que l'exploitation du chemin se soldera par un excédent de recettes, il ne serait pas juste de le céder à des particuliers. Les Provinces maritimes sont à la veille d'une grande expansion commerciale. La nouvelle marine canadienne, si nous décidons d'en avoir une, sera sans doute construite à Saint-Jean et à Halifax et cela déterminera inévitablement un réveil des affaires et augmentera considérablement le trafic de l'Intercolonial. Je prévois dans un avenir prochain de grands développements dans les industries minières et les industries maritimes et je n'ai aucun doute que ces gens avisés qui cherchent à mettre la main sur l'Intercolonial agissent en prévision de ce retour de prospérité.

Si ceux qui parlent de ce que l'Intercolonial a coûté au pays calculaient à un dollar l'acre les terres concédées au chemin de fer Pacifique-Canadien, ils verraient que ce dernier a coûté au pays beaucoup plus cher que l'Intercolonial et cependant la population des Provinces maritimes ne s'est jamais plainte. Voyons aussi les sommes considérables dépensées pour les canaux et les millions qu'on s'apprête à y dépenser encore.

Si l'Intercolonial, jusqu'à présent, n'a pas été une entreprise rémunératrice, on en peut dire autant de nos canaux. Le Gouvernement a adopté pour politique la libre navigation des canaux et l'abolition des péages, de sorte que si, à l'intérêt sur le capital engagé, on ajoute les frais annuels d'entretien et d'exploitation, on voit que ces canaux ont coûté des sommes énormes. Cependant, je le répète, les Provinces maritimes ne s'en plaignent pas; elles comprennent que ceux qui utilisent ces canaux en ont le bénéfice, tout comme ceux qui utilisent l'Intercolonial en retirent des avantages.

Quand il est question de l'Intercolonial, on lui oppose bien souvent le chemin de fer Pacifique-Canadien comme un brillant exemple de bonne administration. Personne ne doute que le chemin de fer Pacifique-Canadien soit un chemin bien organisé et bien administré, mais on me permettra de citer quelques chiffres qui donneront peut-être à réfléchir. Pour les taux du transport sur le chemin de fer Pacifique Canadien, les marchandises sont divisées en dix classes, et entre Saint-Jean et Woodstock, (N.-B.), une distance de 137 milles, le classement, par 100 livres, est comme suit:

N°	1,	40	cents par 100 livres.
N°	2,	35	" "
N°	3,	30	" "
N°	4,	25	" "
N°	5,	20	" "
N°	6,	18	" "
N°	7,	15	" "
N°	8,	16	" "
N°	9,	16	" "
N°	10,	13	" "

Pour la même distance, entre Saint-Jean et Amherst, sur l'Intercolonial, les taux sont les suivants:

N°	1,	29	cents par 100 livres.
N°	2,	26	" "
N°	3,	22	" "
N°	4,	18	" "
N°	5,	15	" "
N°	6,	14	" "
N°	7,	11	" "
N°	8,	12	" "
N°	9,	11	" "
N°	10,	9	" "

Et encore, entre Saint-Jean et Perth Jonction, une distance de 184 milles, le Pacifique Canadien fait payer 42, 37, 32, 26, 21, 19, 17, 17, 17, 15, tandis que de Saint-Jean à Wentworth, la même distance, les prix de l'Intercolonial sont: 33, 29, 26, 21, 17, 16, 14, 14, 12, 11. Encore un autre exemple: de Saint-Jean à Saint-Léonard, 223 milles, sur le Pacifique-Canadien: 48 42, 36, 30, 24, 22, 18, 19, 19, 16; sur l'Intercolonial, de Saint-Jean à Brookfield, la même distance: 36, 32, 27, 23, 18, 16, 14, 15, 14, 12.

Ces chiffres démontrent qu'entre Saint-Jean et Amherst un parcours égal à celui de Saint-Jean à Woodstock, le public paie 38 pour 100 de plus sur le Pacifique-Canadien que sur l'Intercolonial pour le transport des marchandises. Voilà des faits que devrait prendre en sérieuse considération l'auteur de la présente résolution.

Suppose-t-il aussi qu'une compagnie privée, pour les beaux yeux de la Nouvelle-Ecosse, construirait ces superbes hôtels dont il parle? Non, monsieur l'Orateur, ces compagnies ne travaillent que dans leur propre intérêt tandis que le Gouvernement s'occupe des intérêts de tout le pays. Suppose-t-il qu'une compagnie privée qui exploiterait l'Intercolonial transporterait à aussi bas prix le charbon des mines de la Nouvelle-Ecosse?

M. BLACK: Une grande partie de ce charbon est transportée par eau.

M. McALISTER: Mon honorable ami sait parfaitement que la vente ou l'affermage de l'Intercolonial à une compagnie causerait de lourdes pertes et des embarras aux grandes installations industrielles de Sydney et d'autres parties de la Nouvelle-Ecosse.

L'objet de cette résolution me paraît être d'amener le Gouvernement à céder un chemin de fer de huit millions à une compagnie privée, sans rien exiger en retour, et que cette opération aurait pour effet d'enrichir les riches et d'appauvrir les pauvres.

Ce qui manque aux Provinces maritimes c'est la population et ceux qui prêchent la vente de l'Intercolonial emploieraient mieux leur temps en insistant auprès du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse pour qu'ils adoptent pour cette province, une politique d'immigration plus énergique. Ce qu'il nous faut ce n'est pas de se débarrasser de l'Intercolonial, mais d'obtenir une nombreuse immigration.

Il y a une autre chose dont je n'ai pas parlé: les avantages que nous retirons de l'Intercolonial. Les députés de l'Ouest ne s'en rendent pas compte, mais s'ils habitaient sur le parcours de l'Intercolonial, ils seraient de mon avis. Dans la petite ville de Sussex où j'habite, nous avons un train express qui part tous les jours de Saint-Jean, arrête à toutes les gares et revient dans la même journée; ce service est aussi bien fait que celui de n'importe quel tramway dans les grandes villes. Je demande à l'honorable député de Hants (M. Black) si nous continuerions à jouir de ces avantages si l'Intercolonial était livré à une compagnie. Pour ma part, je ne le crois pas.

Si l'an dernier, l'Intercolonial, dans le Nouveau-Brunswick, avait exigé les mêmes prix que le chemin de fer canadien du Pacifique, nous aurions eu à payer $1,874,878 en plus pour le transport des marchandises et $120,331 en plus pour le transport des voyageurs. Si les prix sur l'Intercolonial avaient été les mêmes que sur le chemin de fer canadien du Pacifique, l'an dernier, nous aurions $2,000,000 de moins dans nos poches. Voilà des questions qui méritent d'être prises en considération. Je suis surpris de voir mon honorable ami se déclarer partisan de la vente ou de l'affermage de l'Intercolonial.

L'automne dernier, au cours d'une élection, j'ai parcouru toute la division que je représente; dans presque toutes les cours des fermes j'ai vu des machines Massey-Harris, soit une moissonneuse Massey-Harris, une semeuse de la même compagnie, et qu'est-ce que tout cela signifie? Cela veut dire que la population des Provinces maritimes jouit des avantages de droits de transport peu élevés sur ses instruments aratoires qui viennent de l'Ontario. Maintenant, je ne crois pas que nous devrions dénoncer une voie ferrée qui nous procure ces avantages; j'estime qu'au contraire, il nous appartiendrait de l'encourager. Il est certain que l'acheteur de ces instruments acquitte les droits de transport, mais il paie moins cher sur l'Intercolonial que s'il avait affaire au Canadien-Pacifique; cela est reconnu. Les wagons pour le transport des marchandises se trouvaient distribués ainsi, si l'on tient compte de la distance parcourue par mille, l'an dernier: chemin de fer Pacifique-Canadien, 778; Grand-Tronc, 672; Canadien du Nord, 873; Intercolonial, 584. L'Intercolonial, cependant, transporte les marchandises à bien meilleur marché que les autres chemins de fer, et ceux qui acquittent ces taux de transport bénéficient de cet avantage dont sont privés les expéditeurs qui se servent d'autres lignes. Il va sans dire que ce sont les personnes qui se servent de ces articles qui acquittent ce droit de transport, mais notre peuple dans son ensemble jouit des avantages d'un tarif peu élevé pour ces marchandises sur l'Intercolonial, ainsi qu'il en est de ceux qui bénéficient de l'entrée libre des canaux. Je suis certain qu'il se trouvera d'autres représentants des Provinces maritimes qui combattront la proposition de l'honorable représentant de Hants; s'il en était autrement, je rougirais de leur conduite. J'estime que l'honorable député de Hants aurait été mieux avisé s'il eût appuyé la proposition soumise, l'autre jour, par l'honorable représentant de Westmoreland, (M. Emmerson) qui demandait l'acquisition par l'Intercolonial de toutes les lignes qui font raccordement avec cette voie. J'estime que cette politique nous assurerait des revenus additionnels pour l'Intercolonial, et permettrait à l'administration de cette voie ferrée de diminuer les taux de transport des marchandises sur ces autres lignes-là. Bien peu de personnes, je crois, réalisent que les articles expédiés aux points de l'ouest ne le sont pas par l'Intercolonial, mais par le Pacifique-Canadien, et si ces embranchements étaient absorbés par l'Intercolonial, les expéditeurs locaux n'auraient pas autant raison de se plaindre.

M. S. W. W. PICKUP (Annapolis): Le projet de résolution présenté par l'honorable député de Hants (M. Black) intéresse grandement les Provinces maritimes. Il s'agit de savoir s'il serait avantageux pour ces dernières de continuer l'administration actuelle de l'Intercolonial, et s'il ne vaudrait pas mieux mettre cette ligne sous le contrôle d'une de nos grandes compagnies de chemin de fer. On doit se rappeler que l'entreprise de l'Intercolonial a pour origine des fins politiques, tout autant que l'échange des produits et le transport des habitants et des Provinces maritimes et des provinces de l'Ouest. A ce point de vue, cette entreprise a été couronnée d'un grand succès, bien que souvent les dépenses aient dépassé les recettes. Mais les districts traversés par cette voie jouissaient au moins de l'avantage de taux réduits et d'un service excellent. Des villes se sont bâties

le long de cette ligne; elles ont fourni un trafic considérable, et l'Intercolonial lui-même a servi d'excellents moyens de transport pour les produits des manufacturiers de l'Ontario et de Québec, articles que consomment en si grande quantité les Provinces maritimes. On a atteint le but de cette entreprise; reste maintenant la question de savoir s'il ne vaudrait pas mieux développer les ressources naturelles de ces provinces-là en abandonnant la haute main sur cette ligne à l'un de nos grands chemins de fer transcontinentaux dont la politique, nous le savons, est d'acquérir les lignes faisant raccordement, de prolonger ces dernières, d'en construire de nouvelles dans toutes les régions où cela est nécessaire en vue du développement de notre commerce et des ressources naturelles de ces pays.

Quelques journaux de la province de Québec et de l'Ontario ont avancé que les Provinces maritimes étaient la pierre d'achoppement du Dominion. Cela n'est pas vrai. Je voudrais signaler à l'attention de la Chambre les grandes richesses naturelles qu'offrent les Provinces maritimes au point de vue de l'agriculture, des pêcheries, du minerai, des essences forestières et des puissances hydrauliques qui, toutes, n'attendent qu'on les développe. Le gouvernement fédéral et des capitalistes se sont appliqués grandement à développer les ressources naturelles des immenses provinces de l'Ouest; ils ont fait surgir des cités au milieu des plaines immenses et sur le littoral du Pacifique, améliorer les canaux et construisant des chemins de fer de sorte qu'aujourd'hui la population intéressée peut transporter ses produits jusqu'aux marchés de l'univers. Voilà un projet louable et dont on doit féliciter le Gouvernement. Mais il ne faudrait pas négliger les provinces de l'Est, et si l'on pouvait engager les capitalistes et la population à s'établir dans ces provinces-là, on devrait tenter un effort dans ce sens. Les Provinces maritimes fournissent leur part des pêcheries du Canada qui sont presque inépuisables sur nos côtes.

Si l'on savait organiser proprement ces pêcheries, et si l'on adoptait les meilleures méthodes pour prendre, pour paqueter et mettre en conserves, et pour expédier sur le marché le produit de ces pêcheries, ces dernières deviendraient très rémunératrices, en vérité. Nos forêts possèdent des essences d'une grande valeur commerciale et pour le fabricant et pour le constructeur. Nous avons d'immenses quantités de bois à pâte, des puissances hydrauliques considérables, du charbon, du fer et de l'or en abondance. On trouve du gypse et de la pierre à chaux par toute cette partie du pays, et avec le capital et la population nécessaires, il ne saurait y avoir de raison pour que ces provinces ne devinssent pas l'un des centres industriels les plus importants du Canada. Il fut un temps où les Provinces maritimes possédaient et dirigeaient le plus grand commerce d'exploitation du monde entier, si l'on tient compte de leur population. En 1874, on a construit des vaisseaux pouvant transporter jusqu'à 183,000 tonnes de marchandises; et le nombre total de tonneaux enregistrés au Canada à cette époque s'élevait à 1,634,330 soit presque autant que la Grande-Bretagne qui ne comptait que 1,896,000 tonnes.

Les Provinces maritimes construisaient les navires les plus grands et les meilleurs; elles participaient au commerce de l'univers. Rien ne s'oppose au retour de cet état de choses. L'établissement de deux ou trois chantiers pour la construction des navires en fer et en acier suffirait à faire renaître cette industrie dans les Provinces maritimes. A en juger par le passé, notre population est tout particulièrement apte à construire et à diriger les navires; elle y a déjà excellé. On devrait fournir à la population de ces provinces tous les moyens de se livrer avec avantage à son industrie et de se doter des facilités de transport qui lui sont nécessaires. Nos manufactures dans les Provinces maritimes ne se trouvent que dans quelques villes qui sont de bons centres de distribution, ont un bon service et des taux modérés.

Les grandes provinces d'Ontario et de Québec comptent nombre de villes industrielles. Leur population n'est ni plus éclairée ni plus apte aux affaires que la nôtre; leurs richesses naturelles ne l'emportent pas sur celles des Provinces maritimes. Elles ont de meilleurs moyens de transport. Nombre de leurs villes sont desservies par deux ou trois lignes de chemin de fer qui leur permettent d'expédier leurs produits à des conditions avantageuses, tandis que par les embranchements le transport nous coûte de vingt à trente cents de plus que par une ligne principale. C'est ce qui crée une situation défavorable à la population des Provinces maritimes, qui contribue forcément à la construction de ces voies ferrées, et il n'est pas juste de l'assujétir à des tarifs plus élevés que ceux qui prévalent dans les autres parties du Canada. S'il y avait fusion de ces embranchements, s'ils se trouvaient rattachés à l'une des lignes transcontinentales, l'exploitation en coûterait moins cher et le service en serait plus effectif.

A l'époque de la Confédération, on était convenu, dans l'intérêt général du pays, de construire un chemin de fer allant de Truro (Nouvelle-Ecosse) à la Rivière-du-Loup (Québec). Ce chemin, on l'a prolongé jusqu'à Saint-Jean et à Halifax pour donner un plus grand essor au commerce du pays et atteindre les ports de mer de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Plus tard, par l'acquisition des lignes de l'Est, on le prolongea encore jusqu'à Syd-

ney et au Cap-Breton. Finalement le Gouvernement décida de le prolonger jusqu'à Lévis, puis jusqu'à Montréal en achetant la ligne du Drummond et le droit de circulation sur celle du Grand-Tronc.

Le chemin de fer entre Pictou et Oxford-Junction, construit par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, et l'Est-Canadien devinrent aussi partie de l'Intercolonial. Il semblerait, d'après ce qui précède, que le Gouvernement avait compris qu'il était dans l'intérêt du chemin de fer et du pays d'acquérir les lignes tributaires et même d'en construire d'autres. L'an dernier, le Gouvernement instituait une commission pour étudier l'état des lignes tributaires de l'Intercolonial, et j'ai par devers moi le rapport de cette commission où se trouve exposé l'état de ces lignes, les considérations sur les avantages que l'acquisition de ces lignes apporterait à l'Intercolonial et l'influence qu'elle exercerait sur le développement des régions qu'elles traversent si l'Etat en faisait l'acquisition. Voici deux paragraphes de ce rapport:

L'absence de moyens de pourvoir même au trafic actuel nuit aux intérêts matériels des régions desservies par ces lignes secondaires, retarde le développement des industries, la plus-value de la propriété et le progrès qui, d'une façon générale découlerait d'un meilleur service.

* * * * *

C'est chose généralement admise qu'en presque chaque cas où les lignes tributaires ont été absorbées par une voie principale, et qu'un champ plus vaste a été ouvert à l'exploitation de cette voie principale, il en est résulté non seulement une plus-value des embranchements, mais aussi de plus fortes recettes pour le réseau, vu que ces lignes deviennent des tributaires qui augmentent le volume du trafic et le chiffre des recettes.

Je n'ai pas réussi à mettre la main sur un seul rapport concernant le chemin de fer susceptible de devenir l'un des plus importants tributaires de l'Intercolonial. Je veux parler du Dominion-Atlantic, qui traverse une des plus belles parties du Canada, y compris la patrie d'Evangéline, qui attire les touristes par milliers. Cette ligne va d'Halifax à Yarmouth, en passant par les comtés de Hants, de King, d'Annapolis, de Digby et de Yarmouth, soit un parcours de 217 milles, avec un embranchement sur Truro, comté de Colchester, un autre sur Windsor, comté de Hants—d'une longueur de 58 milles et demi—plus le chemin de la vallée de Cornwallis, de Kentville à Kingsport—14 milles et demi—et la ligne de Toronto-Brook, d'une longueur de 3 milles et demi, qui se prolonge jusqu'aux mines, ce qui forme une longueur totale de 292 milles et demi, y compris l'embranchement de Windsor-Junction, affermé par le gouvernement fédéral, ainsi que le droit de circulation entre Windsor-Junction et Halifax, 14 milles et demi, et sur 4 milles et trois-quarts d'autres embranchements. Outre les comtés que je viens de mentionner, ce chemin dessert plus ou moins ceux de Lunenburg, de Shelburne et de Queen, dont la population est, d'après le dernier recensement, de 260,385 âmes. Ce chemin est parfaitement outillé et le trafic en est considérable. Au cours de l'exercice expiré le 31 juin 1907, les recettes nettes se sont élevées à $280,586 sur une recette brute de $778,572. Il y a au Canada peu de chemins de fer en état d'accuser un résultat aussi satisfaisant.

Les recettes du chemin de fer Dominion-Atlantic ont été de $380,158 pour le transport des voyageurs et de $398,414 pour celui des marchandises; les premières sont relativement plus élevées que celles de n'importe quel autre chemin de fer du Canada. Cette ligne serait d'une grande utilité pour l'une de nos voies ferrées transcontinentales, car elle offre le trajet le plus court et le plus rapide entre l'Ouest et la Grande-Bretagne. Si on établissait un service de lacs transbordeurs entre les deux rives de la baie de Fundy, distance de 40 milles jusqu'à Port-Wade, et si on se rendait par chemin de fer à Halifax, à 159 milles plus loin, cette ligne présenterait la route la plus courte par le transport des voyageurs, du courrier et des colis des messageries entre l'Ouest et la Grande-Bretagne. De plus, elle contribuerait à faire passer par Digby et Yarmouth les voyageurs et les marchandises des Etats-Unis. Entre Halifax et Yarmouth, on pourrait aussi donner beaucoup d'essor au trafic du chemin de fer Halifax and South-western. Il faudrait de plus établir de nouvelles voies dans les comtés d'Inverness et de Guysborough et la partie orientale de la province. La fusion de ces lignes et leur acquisition par l'un des réseaux transcontinentaux qui s'engagerait à prendre possession des embranchements existants et à en construire de nouveaux ne présenteraient aucun inconvénient, vu que cette ligne de conduite est conforme aux intentions des détenteurs actuels. Il faudrait également trouver des fonds pour exploiter les ressources naturelles des Provinces maritimes. La construction d'hôtels, l'exploitation des mines, des industries et des autres ressources du pays qui font partie de leurs projets serviraient beaucoup leurs propres intérêts.

Je crois que, pour le plus grand bien des Provinces maritimes et des pays traversés par son réseau, l'Intercolonial devrait être administré par l'une des grandes lignes transcontinentales, sous la direction de la commission des chemins de fer.

M. D. D. McKENZIE (Cap-Breton-nord): Si j'avais su qu'un aussi grand nombre de députés désiraient faire connaître leur avis sur ce sujet, je me serais peut-être abstenu de prendre la parole. Mais il arrive rare-

ment que la Chambre soit saisie d'une question qui fournisse à un représentant de l'Est l'occasion de traiter des sujets d'une importance capitale pour la partie du pays qu'il habite. Cela étant, je suis bien aise de profiter de la circonstance pour parler des progrès de la région desservie par l'Intercolonial ou par tout autre chemin de fer qui le remplacerait.

C'est un fait connu qu'il n'y a place que pour un réseau principal de chemin de fer dans la Nouvelle-Ecosse, principalement dans l'est de la province. Sous ce rapport, notre situation diffère de celle qui existe dans Québec, Ontario et les vastes plaines de l'Ouest où les chemins de fer peuvent se multiplier sans se nuire et avoir tout le trafic nécessaire. Dans la péninsule relativement de peu de largeur de la Nouvelle-Ecosse, traversée par une ligne mère, il n'est pas possible d'en établir une autre. A l'est de Amherst, aucun endroit n'est à plus de 50 milles de distance de la mer. Cela démontre que le territoire a relativement peu de largeur et on conçoit que, avec les industries que nous possédons, nous n'ayons pas les moyens d'alimenter suffisamment plus d'un grand réseau de chemin de fer. Cela étant, nous sommes dans une grande mesure à la merci de l'Intercolonial, le chemin de fer déjà établi, quant au prolongement de ses embranchements et au service qu'il donne dans le territoire qu'il dessert. L'inconvénient pour moi et ceux que je représente provient moins du service que du parcours insuffisant de l'Intercolonial. Si le parcours était plus long, nous n'aurions guère raison de nous plaindre. Le malheur est que l'Intercolonial n'étend pas assez vite ses ramifications dans la province.

S'il était entendu que le Gouvernement et le ministre des Chemins de fer sont d'avis qu'ils ont fait tout ce qu'ils se proposaient de faire, qu'ils n'ont pas l'intention de prolonger la voie ferrée jusqu'aux territoires privés de chemins de fer, j'appuierais sur-le-champ le projet de résolution du représentant de Hants (M. Black) et je dirais: A bas cette administration! donnez-nous autre chose dont nous puissions attendre de meilleurs résultats.

Je puis rappeler en peu de mots au Gouvernement et au ministre des Chemins de fer ce qui a trait au prolongement de l'Intercolonial dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Ce n'est pas l'Intercolonial qui a construit l'embranchement de New-Glasgow au détroit de Canso, bien que cet embranchement ait formé partie de son réseau quelques années plus tard. On avait prédit que le trafic de ce tronçon de la voie ne rapporterait pas assez pour payer le graissage des essieux, que l'entreprise était vouée à un insuccès complet. Au contraire, elle a parfaitement réussi et cet embranchement est l'une des parties les plus avantageuses du réseau. Il fut exploité pendant environ dix ans avant d'être prolongé. Les habitants de la magnifique île du Cap-Breton sont excusables de penser que ce délai est long, car pendant ces dix années-là, le chemin de fer s'est arrêté au détroit de Canso et il n'y a pas eu un seul rail de posé dans l'île du Cap-Breton. Au bout de dix ans, la voie ferrée fut prolongée du détroit de Canso jusqu'à Sydney, alors appelé la ville de Sydney, et un embranchement fut construit jusqu'à Sydney-nord où j'habite. Quelle est l'histoire de ce chemin de fer de l'île du Cap-Breton? J'ose dire qu'il n'y a aucune autre partie de l'Intercolonial dont le trafic soit égal à celui de cette ligne. Je pourrais citer une compagnie, qui, l'an dernier, a déboursé jusqu'à $160,000 pour le transport de ses marchandises sans parler du trafic-voyageurs de ce chemin de fer.

Lorsque je traite de prolongements de l'Intercolonial dans l'île du Cap-Breton, je veux parler de quelque chose de substantiel. La ligne principale a été établie en 1892, et depuis cette époque de grands développements ont eu lieu. Nous avons aujourd'hui dans l'île du Cap-Breton les plus grandes industries, je crois, qui existent dans tout le Canada. Toutes ces industries ont surgi depuis le jour où l'Intercolonial a été construit dans cette île. Je ne prétends pas que tout le mérite en revient à ce chemin de fer, mais il a été certainement un grand facteur dans la création des industries importantes que nous avons aujourd'hui. L'honorable député de Hants (M. Black) a dit que j'ai fait allusion à la retraite de M. Butler de l'administration de l'Intercolonial. Lorsque M. Butler a quitté l'emploi du Gouvernement, il a abandonné ce qui était considéré comme un emploi très lucratif. Le gouvernement ne pouvait lui payer des appointements plus élevés, mais si l'on considère ce qu'il reçoit aujourd'hui d'une petite compagnie du Cap-Breton quatre fois plus qu'il recevait du gouvernement, cela me donne quelque force lorsque je demande que l'on dépense un peu d'argent pour aider au développement de cette grande île du Cap-Breton.

Les principales ressources de cette île qui sont en voie de développement sont la houille et le fer. L'industrie du fer a donné naissance au développement d'autres ressources; elle a donné de la valeur à d'autres minéraux qui avant cette époque n'étaient réellement d'aucune valeur. Prenons comme exemple la pierre à chaux. Règle générale, la pierre à chaux n'est pas considérée comme étant d'une grande valeur, mais aujourd'hui dans le Cap-Breton elle a une valeur considérable qui augmentera tellement dans les dix ou vingt années qui vont suivre que nous serons obligés d'en importer ou de l'acheter à un prix très

élevé dans un rayon de 50 ou 60 milles des scieries, à cause de la grande quantité que l'on emploie dans la production du fer et de l'acier.

Nous avons dans le comté de Victoria, que j'ai l'honneur de représenter, de grandes carrières de pierre à chaux. Nous avons aussi des mines de fer considérables et de grandes étendues couvertes de bois, des bois employés dans ces grandes industries, mais que l'on ne peut atteindre sans le prolongement de l'Intercolonial. Je fais appel au Gouvernement et à cette Chambre avec confiance, parce que je sais qu'on ne voudra pas refuser d'accorder les quelques milliers de dollars qui peuvent être nécessaires pour développer le pays, spécialement lorsque nous voyons les résultats heureux des dépenses qui ont été faites pour prolonger l'Intercolonial dans certaines autres parties du pays, et lorsque nous démontrons qu'avec un développement convenable des ressources qui existent chez nous, des résultats semblables peuvent être obtenus.

On dit dans cette Chambre que dans Québec, dans l'Ontario et autres provinces de l'Ouest, et même chez nous à certaines saisons de l'année, nous payons double prix pour notre poisson et, que nous sommes obligés d'acheter du poisson qui a passé par Boston et autres villes des Etats-Unis et qui revient ensuite sur nos marchés. C'est un état de choses des plus extraordinaires et que nous pourrions difficilement faire comprendre à un étranger. Ce n'en est pas moins le cas. Où se trouve la difficulté? La difficulté se trouve dans le fait que nous n'avons pas les facilités voulues pour prendre le poisson dans notre propre pays. Prenons comme exemple une partie du comté de Victoria que je représente. Sur la côte est de ce comté il y a 70 milles des meilleures pêcheries qui existent dans aucune partie des Provinces maritimes, et pourtant les pêcheries de ces provinces peuvent soutenir la comparaison avec les meilleures pêcheries qui existent dans le monde entier. Mais la difficulté est que sur trente-quatre milles de ces soixante-dix il n'y a pas un seul port dans lequel le pêcheur peut se réfugier avec sécurité pendant une tempête. Qu'en résulte-t-il? Le pêcheur ne peut pas s'éloigner s'il y a quelque apparence qu'il ne pourra pas revenir au port. S'il voit qu'il se prépare une tempête, et s'il n'a devant lui sur la côte que des rochers, sans un seul port dans lequel il pourra conduire son bateau, il ne partira pas pour la pêche le matin, par sécurité pour lui-même, pour son bateau et pour la famille dont il est le soutien, toutes choses qui sont pour lui de plus grande importance que l'argent qu'il pourrait gagner dans une journée, et conséquemment il reste chez lui.

Si nous avions un chemin de fer le long de la côte, et si nous dépensions quelques centaines de milliers de dollars pour améliorer quelques-uns des ports qui sont presque achevés aujourd'hui, nos pêcheurs pourraient faire la pêche tous les jours, parce qu'ils auraient des ports dans lesquels ils pourraient se réfugier en cas de tempête. Cet état de choses n'existe pas seulement dans mon comté, mais il existe aussi dans les comtés de Guysburough, Inverness et Richmond.

Lorsque l'on parle d'étendre les embranchements du chemin de fer intercolonial, nous demandons que l'on nous permette ou d'en confier le soin, à nos risques, à des compagnies particulières, ou que le Gouvernement étudie la question avec soin et ne reste pas plus longtemps inactif, et qu'il construise des embranchements de l'Intercolonial dans les différentes parties du pays où ils sont nécessaires. J'ai fait voir, il y a un instant, que nous n'avions réellement qu'un grand chemin de fer dans la Nouvelle-Ecosse. Si ces embranchements ne sont pas construits par le Gouvernement, aucune compagnie ne les construira. Aucune compagnie, à part l'administration de l'Intercolonial, ne les construira parce qu'ils seront trop courts et ne donneront pas de profits. Nous en avons un exemple dans le petit chemin qui a été construit entre le détroit de Canso et Saint-Pierre. C'est un chemin de fer trop court pour rapporter des profits, à moins d'être relié à un réseau plus grand. Conséquemment, nous devons demander au tronc principal de faire ces embranchements, que cette ligne principale appartienne au Gouvernement, ou qu'une compagnie particulière prenne sa place.

Lorsque nous, des Provinces maritimes, représentants de ces grands comtés et de ces grandes industries, nous réussissons à obtenir du ministre des Finances qu'il accorde un débarcadère à ces pêcheurs, ou autres faveurs de ce genre, ces honorables députés de la gauche nous critiquent injustement. Ils nous reprochent d'avoir obtenu ces subventions, non pas en vue du développement du pays, mais avec une arrière-pensée, et d'employer ces fonds uniquement à corrompre les électeurs. En ce qui regarde la province de la Nouvelle-Ecosse, et notamment cette partie qui forme l'île du Cap-Breton, je n'hésite pas à mettre tout honorable député au défi de prouver qu'il a été dépensé illicitement, ou gaspillé, un seul dollar des subventions qui ont été votées dans les derniers treize ans. Nous avons une opposition des plus vigilantes. Voilà déjà quelques années que j'occupe un siège dans cette Chambre, et j'ai suivi de près ses agissements. Or, aucun des membres si vigilants et si énergiques de l'opposition n'a pu découvrir qu'un seul dollar ait été dépensé mal à propos dans les tra-

vaux publics du Cap-Breton ou de la Nouvelle-Ecosse.

M. J. W. DANIEL (ville de Saint-Jean): L'honorable député voudra-t-il dire si, à son avis, il était d'absolue nécessité, dans l'intérêt d'une bonne administration, de nommer tous ces inspecteurs de pêche qui ont été nommés dans sa circonscription à la veille de la dernière élection?

M. McKENZIE: Je n'hésite pas à déclarer qu'autant que je sache ces nominations ont été faites en vue de la protection des pêcheries. Cet exemple fait voir jusqu'où peuvent aller les gens bien résolus à critiquer quand même les dépenses qui se font dans cette province: on s'abaisse jusqu'à demander s'il n'a pas été nommé trop de gardes-pêche dans un comté aussi grand que celui de Victoria dont le littoral maritime et les rivages de l'intérieur ont un développement d'à peu près 150 milles. Dans ces deux circonscriptions, dont le littoral maritime et les cours d'eau ont un développement si remarquable, dont le territoire, d'une part, s'avance dans le golfe Saint-Laurent, et d'autre part embrasse les grands lacs intérieurs du Bras-d'Or, il s'est trouvé cette année-là dix gardes-pêche de plus qu'il n'y en avait eu dans la période décennale précédente. Et pourtant on signale aujourd'hui comme scandale criant la nomination de ces dix gardes-pêche, qui ont rendu de réels services au pays, et qu'on a même jugé nécessaire de nommer de nouveau l'année dernière, en dépit des attaques virulentes d'une partie de la presse et de la députation. Je n'ai nullement le désir de faire nommer plus de gardes-pêche qu'il n'en faut; mais si l'honorable député a jamais été chargé de la distribution du "patronage" dans un comté représenté par lui, il doit savoir qu'il se présente à peu près dix candidats pour une place à donner. Ce n'est pas chose facile pour le député de dire exactement quel nombre de nominations il y a lieu de faire, mais il lui est très facile, au contraire, de renvoyer les postulants à l'inspecteur, et si celui-ci juge à propos de les employer, tant mieux.

C'est ce qui est arrivé dans mon comté, et s'il y a quelque mal à cela, on pourra faire le même reproche à la plupart des députés qui sont appelés à distribuer les emplois de l'Etat. Il semble que ce soit là la seule critique que l'honorable député ait à faire relativement à l'emploi des fonds publics depuis treize ans, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, et peut-être même dans toute l'étendue des Provinces maritimes.

En prenant la parole, monsieur l'Orateur, j'avais pour but de signaler à l'attention du Gouvernement et de la Chambre les empêchements dont nous souffrons dans l'île du Cap-Breton et dans le comté de Guysboro, région qui a ce caractère distinctif de manquer totalement de chemin de fer. Je soumets qu'il incombe dorénavant à l'Etat de prolonger l'Intercolonial jusque dans ces comtés; et si le Gouvernement ne veut pas le faire, au moins qu'il engage quelque compagnie particulière à se charger de l'exploitation de cette ligne sous condition d'effectuer ce prolongement que le Gouvernement ne juge pas à propos d'effectuer lui-même. Telle est ma manière de voir à cet égard. Quand nous, représentants des Provinces maritimes, nous demandons l'affectation de deniers publics au développement de notre région, et en vue de venir en aide à nos pêcheurs, à nos cultivateurs, à nos mineurs, nous voudrions être secondés par les membres de la gauche, et ce n'est pas trop leur demander, je pense. Nous nous faisons un point d'orgueil de voter l'octroi de subventions qui ont pour objet le développement de l'extrême Ouest. Les cultivateurs du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta récoltent le blé en abondance, mais ce blé n'aurait que peu de valeur à leurs yeux, s'ils n'étaient pas en mesure de l'écouler; les cultivateurs et pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse ne sont pas autrement situés. Peu importe au pêcheur de faire des pêches abondantes s'il n'est pas en mesure de trouver un acheteur pour son produit. Nous reconnaissons tous qu'il y a lieu d'assurer au cultivateur de l'Ouest des moyens de transport pour son blé; mais le cultivateur, le pêcheur et le mineur de l'est ont tout autant besoin de moyens de transport pour obtenir la récompense de leur travail. Il existe de vastes débouchés pour tout ce que le cultivateur ou le pêcheur de l'île du Cap-Breton peut avoir à vendre, mais les moyens de communication font défaut. L'hôtelier ne s'adressera à ces producteurs que s'il est assuré de leur part d'un approvisionnement quotidien de poisson, d'œufs et autres denrées; et c'est précisément cette assurance que ne saurait lui donner l'habitant de la partie nord du comté de Victoria, qui peut avoir en main de ces denrées en abondance, mais ne saurait promettre à l'hôtelier de les lui fournir à période fixe. Dans ces conditions, l'hôtelier ne saurait en faire son fournisseur.

Il voudrait un chemin de fer par lequel nous serions assurés de pouvoir toujours rendre au marché les produits de nos pêcheries et de nos fermes aux heures prévues dans les horaires. C'est parce que notre population est privée de pareils avantages qu'elle a à se plaindre.

Je ne me prononcerai ni dans un sens ni dans l'autre sur ce projet de résolution. Je me contenterai de dire au Gouvernement, que les gens de mon comté seront parfaitement satisfaits de l'Intercolonial s'ils peuvent en bénéficier dans une mesure raisonnable et si ce chemin est prolongé jusque dans les régions où il ne passe pas de chemin de fer. Dieu nous protège contre le chemin de fer de l'Etat, s'écrie l'honora-

ble député de Hants. Si nous devons être privés des commodités que le Gouvernement devrait nous offrir nous sommes presque portés à nous joindre à l'honorable député pour demander à quelque autorité supérieure de mettre fin à cette politique accapareuse et de trouver moyen de nous aider à développer les industries de notre pays.

M. F. B. CARVELL (Carleton (N.-B.): N'ayant que peu de temps à ma disposition, je serai nécessairement bref. J'ai écouté avec un vif intérêt l'honorable député (M. McKenzie) qui vient d'adresser la parole. J'aimerais beaucoup mieux qu'il eût déclaré catégoriquement s'il est pour ou contre le projet de résolution. Au lieu de cela, il s'est borné à louvoyer.

Une VOIX: Il est cauteleux.

M. CARVELL: En effet. Mais il s'est prononcé clairement en faveur de l'idée de céder l'Intercolonial à une compagnie, sans dire laquelle, mais je puis conclure de ses remarques qu'il n'y a pas de choix à faire. Nous savons fort bien qu'il n'y a, en Canada, que trois grandes compagnies qui pourraient acquérir l'Intercolonial, c'est-à-dire le Pacifique, le Grand-Tronc ou le Canadian-Northern et que si l'on devait céder l'Intercolonial à une compagnie, c'est à l'une de celles-ci qu'on le céderait.

M. BLACK: Il pourrait s'en former une autre.

M. CARVELL: Pas à présent.

M. BLACK: Je le pense.

M. CARVELL: Je n'ai pas le temps de discuter la question de savoir si la façon actuelle d'administrer l'Intercolonial est la bonne, et je regrette qu'on n'ait pas attendu les résultats d'une couple d'années d'administration de la part de la commission actuelle, pour aborder cette discussion. Je ne suis pas en état de juger si la commission a bien ou mal fait.

On me dit que les opérations de cette année pourraient accuser un excédent assez considérable. S'il en est ainsi, la commission a administré le chemin d'une façon plus avantageuse qu'on ne le faisait autrefois. Je crois pouvoir dire, cependant, que l'Intercolonial n'est pas aussi bien administré qu'il pourrait l'être.

Je crois qu'on pourrait faire encore mieux; mais après tout, ce n'est pas une raison pour qu'on aliène cette propriété de l'Etat. Je trouve amusant et je le dis en pesant bien mes paroles, je trouve amusant d'entendre les députés établis le long de l'Intercolonial se plaindre ici de n'avoir pas les moyens de transport qu'ils devraient avoir. Si les honorables députés de Hants et de Victoria étaient établis le long du Pacifique où se contrôle le transport sans opposition, ou le long du Grand-Tronc ou du Canadian-Northern dans des circonstances analogues, j'aimerais à les entendre comparer ce qu'ils obtiendraient avec ce qu'ils obtiennent de l'Intercolonial. Je n'hésite pas à dire, et c'est beaucoup dire, que la plus grande réforme à opérer, à mon sens, le long de l'Intercolonial, serait de réduire le nombre de trains d'environ un tiers, ce qui comporterait nécessairement une réduction du nombre des employés. Je puis en parler tout à mon aise, parce que je ne compte pas d'électeurs qui soient employés sur l'Intercolonial. A vrai dire il n'y a qu'un seul de mes électeurs qui y soit employé. Je n'ai jamais demandé, et je ne me propose pas de jamais demander qu'on emploie de mes gens sur cette ligne qui ne passe même qu'à soixante milles de mon comté.

Je n'ai aucun intérêt dans l'Intercolonial et je puis discuter cette question peut-être plus librement que n'importe quel député. Cependant, j'habite assez près de l'Intercolonial pour en connaître parfaitement les opérations. Pendant que l'honorable député de Hants (M. Black) adressait la parole aujourd'hui je lisais certaines données concernant les commodités dont on jouit le long de cette ligne comparées avec celles qu'offre le Pacifique-Canadien. D'Halifax à Truro, même en hiver, il y a sept trains d'aller et de retour, et jusqu'à l'année dernière il y en avait huit en été. De Truro à Moncton, territoire moins important il y a six trains d'aller et de retour. De Moncton à Saint-Jean il y a six trains d'entier parcours et sept trains depuis Sussex. A l'autre bout de la ligne, de Montréal à Lévis, il y a trois trains cinq jours par semaine, et quatre le samedi. De Lévis à la Rivière-du-Loup il y a quatre trains tous les jours et cinq le samedi. De Campbellton à Moncton il y a quatre trains d'aller et quatre de retour, par jour.

L'hon. M. GRAHAM: C'est un meilleur service que sur la ligne principale du Grand-Tronc.

M. CARVELL: Oui, un service supérieur à celui dont est dotée toute autre partie du Canada possédant un commerce et une population similaires. Je ne saurais guère établir la comparaison avec la Nouvelle-Ecosse, car c'est le domaine de l'Intercolonial; mais prenons comme exemple la vallée d'Annapolis qui est desservie par le Dominion-Atlantic. Sur ce réseau, il y a un service quotidien de deux trains d'entier parcours, me dit-on, et cependant dans la contrée s'étendant de Yarmouth à Halifax la production agricole est plus abondante que dans tout le reste de la Nouvelle-Ecosse. Mon honorable collègue affirme qu'il faut un service de quatre ou cinq trains dans tous les endroits desservis par l'Intercolonial. Voici par exemple, la par-

tie du Nouveau-Brunswick que j'habite et qui n'est desservie que par le chemin de fer canadien du Pacifique. La production agricole du comté de Carleton et son exportation de ces produits, si je ne me trompe, l'emportent sur celles de tout le reste du Nouveau-Brunswick envisagé collectivement. Je puis certainement affirmer que les quatre comtés de la région supérieure du Nouveau-Brunswick exportent plus de produits agricoles que tout le reste de cette province. Le chiffre de notre population, le volume de notre trafic et de nos transports l'emportent sur ceux de toute autre partie du Nouveau-Brunswick; mais de Woodstock à Saint-Jean, il n'y a qu'un service quotidien de deux trains et un de ces trains est un train-omnibus. De Woodstock-nord à Edmunston, sur un parcours de 112 milles, à travers le jardin du Nouveau-Brunswick, nous n'avons qu'un train express par jour et un train de marchandises qui tantôt transportent des voyageurs, tantôt n'en transportent point. Voilà le service que donne une compagnie d'intérêt privé.

Voyons le service donné par le chemin de fer canadien du Pacifique du côté nord de la province de Québec. Il y a un service quotidien de trois trains directs, de Montréal à Québec, du côté nord du fleuve, outre quelques trains supplémentaires. Du côté sud du Saint-Laurent, qui n'est pas plus important, et dont le volume de trafic et le chiffre de population ne l'emportent pas sur ceux de l'autre rive du fleuve, il existe sur l'Intercolonial un service quotidien de trois trains directs, et je suppose, deux ou trois trains encore sur le Grand-Tronc-Pacifique. Si je rappelle ces détails, c'est afin d'établir que les contrées desservies par l'Intercolonial jouissent du double du service fourni par les compagnies de chemins de fer d'intérêt privé; sinon, il se formule des plaintes. On me pardonnera mon franc-parler, car il importe que quelque député habitant les Provinces maritimes ou demeurant à proximité de l'Intercolonial tienne ici ce langage.

M. J. G. TURRIFF (Assiniboïa): S'il en est ainsi, pourquoi ne supprime-t-on pas quelques-uns de ces trains, afin de rétablir quelque peu l'équilibre dans le budget du réseau?

M. CARVELL: C'est précisément ce qui fait l'objet de mes remarques. Le député de King-et-Albert (M. McAlister) a si bien discuté la situation des transports de marchandises, qu'il me serait impossible de rien ajouter à son excellent exposé; seulement je me contenterai de demander ici à mes collègues ou aux hommes d'affaires du pays, d'examiner attentivement la situation et ils se convaincront de l'exactitude des affirmations de mon collègue au sujet des tarifs de transports des marchandises. Au cours du dernier mois, il m'a fallu expédier d'Ottawa à Woodstock une machine, destinée à être utilisée par une compagnie dans laquelle je suis intéressé. Le transport de ce mécanisme nous a coûté $68, soit 68 cts le cent livres. J'ai constaté que j'aurais pu expédier cette machine, à la même distance, par l'Intercolonial, au prix de $50, soit une économie de $18 sur ce mécanisme.

J'aurais pu l'expédier à Saint-Jean, par le chemin de fer canadien du Pacifique, 45 milles plus loin que Woodstock, moyennant $56, soit une économie de $12. J'en conviens, cela tient à ce que Saint-Jean est un point de concurrence, mais c'est l'Intercolonial qui fait de Saint-Jean un objectif de concurrence. Affermez l'Intercolonial à la compagnie du chemin de fer Candien-Pacifique, et alors, au lieu de payer $68, comme je l'ai fait, vous paieriez environ $75, vu qu'elle ferait entrer en ligne de compte les autres 45 milles jusqu'à Saint-Jean. Les députés demeurant sur le parcours de l'Intercolonial parlent à leur aise de transférer à une compagnie d'intérêt privé ce réseau, ce grand héritage du peuple. Je le répète, il est intervenu un pacte solennel entre les autres provinces du Canada et les Provinces maritimes à l'époque de leur admission au sein de la Confédération. L'Intercolonial constitue une grande artère de transports, et sans cela, la création de la Confédération eût été irréalisable, car sans la promesse de l'Intercolonial, jamais les Provinces maritimes n'auraient consenti à faire partie de la Confédération. J'adjure ces collègues de bien mûrement réfléchir à l'intérêt du peuple, avant de céder pareil réseau et pareil régulateur des prix de transport à une compagnie cupide; car toutes les compagnies se ressemblent, lorsqu'il s'agit de faire de l'argent; elles ne manquent jamais d'exiger le plus cher possible et si vous cédez ce réseau à une compagnie d'intérêt privé au Canada, vous constaterez bientôt une majoration des prix de transport, précisément à l'instar de ceux en vogue sur le chemin de fer canadien du Pacifique et sur le Grand-Tronc.

Mais, s'écrient ces messieurs, est-ce que la commission des chemins de fer n'est pas là pour réglementer ces tarifs? Disons que l'Intercolonial passe aux mains de la compagnie du Canadian-Northern. Est-ce que la commission en question n'a pas la haute main sur les tarifs du chemin de fer canadien du Pacifique et ceux du Grand-Tronc et les a-t-elle jamais abaissés, ces tarifs? La commission établirait-elle pour le chemin de fer Canadian-Northern, d'Halifax à Montréal, un tarif inférieur à celui en vigueur, pour la même distance, sur le chemin de fer canadien du Pacifique on sur le Grand-Tronc? Je prie mes collègues de bien envisager la situation dans sa réalité.

J'admets volontiers qu'il est difficile pour un gouvernement, une municipalité ou une corporation publique d'exploiter une affaire d'intérêt général comme une compagnie peut le faire, mais je répète qu'en ce qui concerne les Provinces maritimes, si nous voulons être conséquents avec nous-mêmes —et je ne pense pas grand'chose de l'homme qui n'est pas conséquent avec lui-même —nous devons maintenir ce chemin de fer qui impose des tarifs de marchandises assez bas pour pouvoir en vivre.

Ceci m'amène à passer à la question suivante qui tient tant à cœur, depuis trois ou quatre ans, à mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson). J'ai pris la peine, un jour de la semaine dernière, de lire le discours prononcé par cet honorable député quand il a présenté, en 1907, le budget de l'Intercolonial, alors qu'il était ministre des Chemins de fer. Il serait utile, pour chacun de nos collègues, de relire ce discours avec soin et de voir si on ne pourrait pas en tirer la conclusion que l'honorable député mérite plus de reconnaissance de la part des populations des Provinces maritimes, qu'il n'en recevra jamais probablement, pour avoir proposé l'acquisition de ces embranchements par le Gouvernement. Sur ce point, je suis d'accord avec l'honorable député. Tout ce qu'il y a à faire c'est de se rendre dans les Provinces maritimes et de voir comment ces embranchements sont exploités par de petites compagnies locales, sans capital suffisant ni matériel, incapables d'outiller convenablement leur ligne et aussi de constater les grandes quantités de locomotives de rebut, de wagons, de rails d'acier, et autres agrès mis de côté par l'Intercolonial comme ne valant plus rien pour la ligne principale mais qui conviendraient bien pour les embranchements et on trouvera qu'il y a suffisamment de matériel mis au rancart sur l'Intercolonial pour outiller et exploiter convenablement tous les embranchements dans les Provinces maritimes.

Quand nous entendons un honorable député parler de la construction d'hôtels, nous disons que c'est un petit argument pour imposer la cession de l'Intercolonial. Le Dominion-Atlantic construit-il des hôtels? Il n'y a aucune région du Canada qui possède de plus grandes possibilités pour le trafic des touristes que cette partie de la Nouvelle-Ecosse traversée par la Dominion-Atlantic et pourtant cette compagnie n'a pas construit d'hôtel, et le Grand-Tronc a-t-il construit des hôtels? Le Pacifique-Canadien a-t-il jamais bâti un hôtel dans la province du Nouveau-Brunswick?

M. BLACK: Oui, à St-Andrews.

M. CARVELL: Non, le Pacifique-Canadien n'a pas construit d'hôtel à St-Andrews, mais l'hôtel y a été construit par une autre compagnie affiliée au Pacifique-Canadien et si vous allez à St-Andrews combien de personnes trouverez-vous dans cet hôtel? Vous y trouverez quelques grands financiers mais le voyageur ordinaire n'a pas assez d'argent pour y habiter. Combien de simples touristes américains trouve-t-on dans les Algonquins?

Je comprends que si le Canadian-Northern désire aller à Halifax ou à Saint-Jean, il doit y aller et si le Pacifique-Canadien veut se rendre à Halifax il peut y aller. Mais je n'oublie pas que le Parlement a prévu par une loi, qu'au moment où le Grand-Tronc-Pacifique atteindra Moncton, il aura droit absolu d'utiliser la ligne de l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean et Halifax. Par conséquent quand on parle de céder l'Intercolonial à quelque compagnie particulière nous ne devons pas oublier qu'il existe certains droits que nous ne pouvons pas méconnaître. Vous ne pouvez pas céder l'Intercolonial à une compagnie particulière sans écarter entièrement les droits accordés au Grand-Tronc-Pacifique. Il n'y a pas de motif pour que le Canadian-Northern n'aille pas à Halifax ou à Saint-Jean sans construire un mille de voie ferrée au delà de Lévis. Je sais que si vous demandez au Canadian-Northern ou au Grand-Tronc ou au Pacifique-Canadien, pourquoi ils ne peuvent pas utiliser la voie de l'Intercolonial, ils répondront que c'est impossible. Pour moi, je ne puis les croire. Je crois qu'il est possible d'avoir sur l'Intercolonial trois ou quatre fois plus de trafic que nous n'en avons aujourd'hui. Il se peut que cela oblige à doubler la voie.

M. BLACK: Voudriez-vous soutenir qu'il faut construire une ligne à travers la montagne Cobiquid?

M. CARVELL: Non. Je déclare que je ne demanderai jamais qu'on construise un chemin de fer à travers une montagne si on peut le faire en passant dans une vallée. Je doublerai la voie de l'Intercolonial et on me dit qu'on pourrait contourner sans difficulté la montagne Cobiquid.

J'ai examiné les recettes du trafic de l'Intercolonial et j'ai constaté que leur moyenne était de $5,000 par mille. Prenez le New-York-Central, le Pennsylvanie, le Reading et les autres grandes lignes et vous trouverez que la moyenne des recettes de leur trafic s'élve de $30,000 à $50,000 par mille. Quelqu'un prétend-il que nous n'avons pas assez d'intelligence pour faire circuler quatre fois autant de trains sur l'Intercolonial que nous le faisons aujourd'hui? C'est blâmer notre personnel du chemin de fer que de dire que nous ne pourrions pas exploiter notre ligne si le trafic était augmenté. Mais si j'accordais à tout chemin de fer le droit d'utiliser la voie de l'Intercolonial, je ne lui donnerais pas le droit de faire du trafic de gare à

gare sur l'Intercolonial. En tenant compte de cette restriction, si le Canadian-Northern, le Pacifique-Canadien ou tout autre chemin de fer veut aller à Halifax ou à Saint-Jean, je ne vois pas pourquoi il ne le pourrait pas. Que personne ne me dise que nous ne possédons pas les moyens d'accorder un passage à ces chemins de fer ou l'habileté nécessaire pour disposer du trafic supplémentaire.

Pour ces diverses raisons, je suis fortement opposé à l'idée de céder l'Intercolonial à une compagnie privée, et vu qu'il est six heures, je propose l'ajournement du débat.

(La motion est adoptée.)

L'hon. M. FIELDING: Je propose que la séance soit levée.

M. EMMERSON: Suivant le cours ordinaire des choses, cette proposition ira au cimetière des motions embarrassantes, peut-être pour n'en jamais ressusciter. Je crois savoir, cependant, qu'un bon nombre de députés des Provinces maritimes, et aussi de la province de Québec désirent prendre la parole sur cette question, et je voudrais savoir s'il n'y aurait pas moyen de s'entendre pour que le débat soit repris assez prochainement.

L'hon. M. FIELDING: Je ne prévois aucune objection, mais, dans le moment, je préfère suivre la procédure ordinaire.

(La motion est adoptée et la séance est levée à six heures.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 25 janvier 1910.

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

1re LECTURE

De divers projets de loi:

Le 1er (bill n° 118), déposé par M. Cowan, constituant en corporation la Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company;

Le 2e (bill n° 119), déposé par M. Conmee, constituant en corporation l'International Waterways, Canal and Construction Company;

Le 3e (bill n° 120), déposé par M. Rivet, concernant les Royal Guardians;

Le 4e (bill n° 121), déposé par M. W. M. Martin, constituant en corporation la Saskatchewan Central Railway Company.

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR L'INTERET.

W. D. STAPLES (Macdonald) demande à déposer un projet de loi (n° 122) portant modification de la loi sur l'intérêt.

M. CARVELL.

—Monsieur l'Orateur, ce projet de loi tend à faire en sorte qu'il soit impossible à tout débiteur sur hypothèque et à quiconque peut avoir droit de le faire de purger une hypothèque après avis suffisant donné à cet effet au créancier hypothécaire; il tend aussi à introduire à tout créancier ou débiteur hypothécaire de grever indéfiniment un bien-fonds de façon à en empêcher la vente.

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

DISCUSSION D'UNE MOTION RELATIVE A LA SERIATION DES DEBLAIS DU TRANSCONTINENTAL.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): La Chambre se rappelle que la loi autorisant la construction du Transcontinental national prescrit que la partie du chemin de fer comprise entre Winnipeg et Moncton doit être construite par les soins d'une commission, sous la direction de son ingénieur en chef et de l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique. La sériation des déblais a naturellement fait surgir des différends entre les ingénieurs de la commission et l'ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique. Je dis naturellement, car c'eut été une chose vraiment extraordinaire si la construction d'une voie ferrée aussi importante sur un sol offrant autant de diversité n'avait pas donné lieu à certaines divergences d'opinions. Quoi qu'il en soit, la loi prescrit qu'au cas de désaccord il doit être nommé un tiers arbitre. Le tribunal d'arbitrage devait donc se composer de l'ingénieur en chef de la commission du Transcontinental, de l'ingénieur en chef de la compagnie et d'un tiers arbitre par eux choisi ou, au cas de désaccord, par le juge en chef de la cour suprême.

Des différends ayant surgi entre les ingénieurs, M. Collingwood Schreiber fut nommé tiers arbitre. Quelque temps après que le tribunal d'arbitrage se fût mis à l'œuvre, l'ingénieur en chef de la commission, M. Lumsden, démissionna par une lettre que l'on trouvera à la page 28 du livre bleu déposé depuis quelques semaines sur le bureau de la Chambre. Le 25 juin, M. Lumsden adressait aux commissaires du Transcontinental une lettre ainsi conçue:

Les voyages que j'ai récemment faits en certaines parties des lots "B" et "F" au sujet de l'arbitrage (qui aurait pu avoir lieu depuis plus de huit mois n'eut été le retard causé par le Grand-Tronc-Pacifique) des différends que le classement défectueux et l'estimation excessive des quantités de déblais ont fait surgir entre l'ingénieur en chef de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et moi-même, m'ont permis de constater que l'on ne s'est conformé ni aux prescriptions générales du cahier des charges ni à mes ordres en ce qui concerne le classement des déblais, mais qu'au contraire on a porté comme provenant du roc vif de grandes quantités

de déblais de roche détachée, et comme déblais de roche détachée des déblais que l'on aurait pu enlever à l'aide de la charrue et du scraper. En diverses divisions, les ingénieurs semblent n'avoir aucunement tenté de se conformer à mes ordres ni de mesurer le roc vif consigné aux rapports, soit en en traçant le profil en travers, soit en toisant chaque quartier séparément, mais s'être plutôt bornés à supputer au jugé les quantités en se basant sur le tantième accusé par le total des déblais. On a constaté que certains des profils indiquant les bancs de roche étaient défectueux, d'où il suit que l'on a porté comme provenant du roc vif des quantité excessives de déblais provenant de l'abus des explosifs, ce qui n'aurait pas dû être fait en pareil cas.

Cela étant, je me sens obligé de refuser d'attester l'exactitude de tout autre compte provisoire concernant les lots "B" et "F", et comme on ne fait en général aucun cas de mes ordres et que j'ai perdu confiance dans le personnel des ingénieurs, j'ai pris la détermination de donner ma démission d'ingénieur en chef; j'ai donc, aujourd'hui même, écrit à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux à cet effet et lui ai adressé sous le même pli une copie de la présente lettre.

(Signé): HUGH. D. LUMSDEN.

Dans une autre lettre, écrite le lendemain, M. Lumsden disait:

Messieurs,—Au sujet de ma lettre d'hier dans laquelle je disais que je n'ai plus confiance dans le personnel des ingénieurs, je désire déclarer que ce que j'ai dit ne s'applique pas à tout le personnel, mais seulement à ceux des ingénieurs qui étaient responsables du mesurage, du classement, de la surveillance et de l'inspection de parties considérables dans le lots "B" et, à l'est de Rennie-Crossing, dans le district "F", où je me suis récemment transporté.

(Signé): HUGH D. LUMSDEN.

P.S.—Pour qu'il n'y ait aucune équivoque, je dois ajouter qu'à mes yeux ma démission d'ingénieur en chef implique aussi celle d'arbitre des questions qui offrent matière à discussion avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique; mais comme vous avez formulé un doute à ce sujet je donne également ma démission d'arbitre.

(Signé): HUGH D. LUMSDEN.

Avant d'aller plus loin, je dois dire que la vacance créée par la démission de M. Lumsden fut remplie par la nomination de M. Gordon Grant, qui a depuis exercé les fonctions d'arbitre. Composé de M. Grant, de M. Kelliher, ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique, et de M. Collingwood Schreiber, le tribunal d'arbitrage poursuit actuellement ses travaux.

La Chambre observera que M. Lumsden déclare, dans sa lettre de démission, que le mécontentement qu'il éprouve du classement effectué sur le parcours de la ligne n'est pas sans motif. Ce classement, il le considère comme portant préjudice à la commission et à l'Etat. S'il en était ainsi —et c'est précisément là-dessus que portent les investigations du tribunal d'arbitrage—il faudrait attribuer ce classement défectueux à l'une des trois causes suivantes: soit à la négligence des ingénieurs de section, soit à leur incompétence, soit à leur mauvaise foi. Mais, quelle que soit la cause de ce classement défectueux, que ce soit la négligence, l'incompétence ou la mauvaise foi, cela est indifférent du moment qu'il devient nécessaire de déterminer en quelle proportion les estimations excèdent la réalité.

L'hon. GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord): Et les ingénieurs de section, à qui devaient-ils leur nomination?

Sir WILFRID LAURIER: A l'ingénieur en chef.

L'hon. M. FOSTER: Exclusivement?

Sir WILFRID LAURIER: Je suis informé que l'ingénieur en chef est responsable de leur nomination, que c'est lui qui l'a conseillée. Je me fonde en ceci sur le dire de mon honorable collègue des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham), qui sera en mesure de renseigner plus complètement l'honorable député.

Je disais donc que s'il y a eu quelque classement défectueux, c'est chose qui fait en ce moment l'objet des investigations du tribunal d'arbitrage. Peu importe que ce classement soit dû à l'incompétence, à la négligence ou à la mauvaise foi; le tribunal d'arbitrage est actuellement saisi de la question de savoir si, oui ou non, il y a eu estimation excessive, et bien que la Chambre ait incontestablement droit de s'enquérir de cette affaire, je considère qu'il n'y a pas lieu, à l'heure actuelle, d'ajouter une nouvelle enquête à celle qui se poursuit en ce moment même. Il n'y a aucune raison de scruter le sujet davantage dans le but de déterminer l'excédent des estimations. La Chambre réservera son jugement sur ce point.

Plus tard, la Chambre décidera si elle doit aller plus loin, mais nous ne croyons pas que, dans le moment, il y ait lieu d'ajouter une autre enquête à celle qui se poursuit actuellement. Cependant, il est une chose qui intéresse profondément la députation et au sujet de laquelle nous tombons tous d'accord. C'est que M. Lumsden affirme qu'il y a de la part des ingénieurs, sinon de la mauvaise foi, du moins quelque chose d'analogue. J'appelle surtout l'attention de la Chambre sur le passage suivant de sa lettre:

Vu que mes ordres sont en général ignorés, et que je n'ai plus confiance dans le personnel des ingénieurs, j'ai décidé de démissionner comme ingénieur en chef.

Cette assertion est très vague.

On pourrait peut-être mettre en doute que M. Lumsden ait été bien inspiré d'offrir sa démission, s'il pensait qu'il y avait eu

mauvaise foi de la part de ses ingénieurs. Quoi qu'il en soit, c'est la ligne de conduite qu'il a suivie. Il a un peu atténué la portée de ses paroles dans une lettre qu'il adressait le lendemain à la commission. Voici:

Au sujet de ma lettre d'hier dans laquelle j'ai dit que je n'avais plus confiance dans le personnel des ingénieurs, je désire déclarer que ce que j'ai dit ne s'applique pas à tout le personnel, mais seulement aux ingénieurs qui étaient responsables du mesurage, de la sériation, de la surveillance et de l'inspection d'étendues considérables dans le lot " B " et à l'est de Rennie-Crossing, dans le lot " F ", que j'ai récemment examinés.

Autrement dit, le 25 juin, M. Lumsden avait déclaré que tout son personnel était en faute, mais le lendemain il a corrigé sa déclaration en disant qu'elle ne s'appliquait qu'à ceux des ingénieurs qui avaient fait l'inspection de certaines parties du lot "B" et à l'est de Rennie-Crossing dans le lot "F". Telle était la situation le 30 décembre, lorsque je reçus la lettre suivante du président de la commission du Transcontinental:

Commission du chemin de fer transcontinental, Ottawa.

Bureau du président,
Jeudi, 30 décembre 1909.

Cher sir Wilfrid,—J'ai sous les yeux un exemplaire du rapport demandé par la Chambre concernant la démission de notre ancien ingénieur en chef (document de la session n° 42A).

La nouvelle de sa démission fut le signal d'une attaque générale contre le Gouvernement et contre la commission de la part d'une partie de la presse. On se livra à des commentaires et on tira des conclusions des plus injustes pour les deux et qui ne sont pas justifiés faute de renseignements.

Cette affaire ne saurait nous laisser indifférents, vu surtout une certaine assertion concernant son personnel que renferme la lettre de M. Lumsden (pp. 28 et 32). Ses paroles comportent une accusation grave, quoique vague, au sujet de laquelle il n'a pas jugé à propos de nous fournir d'autres renseignements. Un échange de correspondance a eu lieu à ce sujet entre le ministre des Chemins de fer et moi (pp. 48, 49 et 50).

Dans un autre cas analogue, les accusations formulées par un de nos fonctionnaires ont fait l'objet d'une enquête qui a eu pour résultat le retrait des accusations.

Nous avons attendu jusqu'à présent afin de voir si une enquête aurait également lieu dans le présent cas, vu que M. Lumsden occupait un poste plus important.

La Chambre ayant obtenu les documents relatifs à cette affaire, je demanderai, au nom de la commission, qu'ordre soit donné de faire une enquête qui permettra au Parlement, au public et à nous-mêmes de connaître les motifs ou les faits sur lesquels M. Lumsden s'est basé pour démissionner dans ces circonstances-là. Si le tribunal d'enquête découvre des choses qu'elle ignorait, ou s'il dissipe des doutes que les critiques ont fait naître, la commission considérera que l'enquête a été utile et que ses efforts ont été bien récompensés.

Veuillez me croire, cher sir Wilfrid,
Votre tout dévoué,
(Signé): S. N. PARENT,
Président.

Sir WILFRID LAURIER.

Je suis d'avis que cette lettre expose fidèlement la situation et que la Chambre a le droit de connaître et de rechercher ce qui a porté M. Lumsden à assumer l'attitude qu'il a prise envers son personnel. Je propose donc la motion suivante:

Considérant qu'il appert d'une réponse à un ordre de cette Chambre communiquée au cours de la présente session, (document de la session n° 42a), que M. Hugh D. Lumsden, cidevant ingénieur en chef du chemin de fer national transcontinental, dans une lettre datée du 25 juin 1909, adressée aux commissaires, et donnant sa démission comme ingénieur en chef, s'exprime comme suit: " Vu que mes ordres sont en général ignorés, et que je n'ai plus confiance dans le personnel des ingénieurs, j'ai décidé de démissionner comme ingénieur en chef"; et que, dans une deuxième lettre datée du 26 juin 1909, adressée aux commissaires, ledit Hugh Lumsden s'exprime ainsi: " Au sujet de ma lettre d'hier dans laquelle j'ai dit que je n'avais plus confiance dans le personnel des ingénieurs, je désire déclarer que ce que jai dit ne s'applique pas à tout le personnel, mais seulement aux ingénieurs qui étaient responsables du mesurage, de la classification, de la surveillance et de l'inspection d'étendues considérables dans le lot " B ", et à l'est de Rennie-Crossing, dans le lot " F ", que j'ai récemment examinés; et

Considérant que, bien que cette Chambre soit d'avis qu'il n'est pas judicieux de faire quelque démarche qui puisse nuire à la position de l'une ou de l'autre des parties engagées dans l'arbitrage en cours entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et lesdits commissaires, les déclaration ci-dessus citées dudit Hugh D. Lumsden, données par lui comme motifs de sa démission d'ingénieur en chef, sont, de l'avis de cette Chambre, d'un intérêt public si considérable et comportent des accusations contre un certain nombre des ingénieurs du chemin de fer transcontinental d'une gravité telle, qu'il devient désirable qu'elles soient l'objet d'une enquête par un comité parlementaire;

La Chambre décide qu'un comité spécial de cinq membres de cette Chambre, qui seront désignés ultérieurement, soit nommé aux fins de faire une enquête sur lesdites accusations et déclarations dudit Hugh D. Lumsden contre un certain nombre d'ingénieurs de ce chemin de fer; et que ce comité soit autorisé à envoyer quérir personnes, documents et archives, à examiner les personnes sous serment ou par affirmation, et à faire rapport de temps à autre.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud): Monsieur l'Orateur, j'ai écouté très attentivement le discours du premier ministre afin de découvrir, si faire se pourrait, l'objet de cette enquête et, depuis quelques jours, j'ai cherché à constater, à l'aide des documents que le ministère a bien voulu

nous communiquer, si le projet de résolution du chef du cabinet aurait pour résultat de procurer au public les renseignements qu'il désire obtenir au sujet de ce chemin de fer. J'ose dire qu'il ne constitue qu'une faible tentative de fournir ces renseignements. Si j'ai bien saisi le sens de ses paroles, le premier ministre n'entend pas que cette enquête empiète aucunement sur l'enquête à laquelle se livrent actuellement les trois ingénieurs nommés conformément aux dispositions de la loi concernant l'arbitrage. Il nous a dit que l'arbitrage se poursuit, mais tout en admettant que l'affaire soit pendante, je ne sache pas qu'on s'en occupe dans le moment. Si je fais erreur, je désire qu'on me reprenne sur-le-champ.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): On s'en occupe dans un sens; mais on ne s'en occupe pas rigoureusement parlant Les procédures sont suspendues, comme le sont les procédures parlementaires du moment où la séance est levée jusqu'à la séance du lendemain.

M. S. HUGHES (Victoria-et-Haliburton): Les arbitres ont-ils commencé leurs travaux?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, et ils ne les ont interrompus que parce qu'ils ne peuvent pas les poursuivre en hiver. Ils se remettront à l'œuvre dès les premiers jours du printemps.

M. H. LENNOX (Simcoe-sud): C'est précisément ce que je supposais. Pendant deux ans et demi, nous avons surveillé le Gouvernement d'une saison à l'autre; au printemps et en été nous avons insisté pour qu'il se mît à l'œuvre et, l'automne, lorsque les ingénieurs se préparent à remplir leur tâche, ils en sont empêchés parce qu'il est impossible de rien faire en hiver. La déclaration du premier ministre que l'arbitrage se poursuit est de nature à induire en erreur, car bien que le comité d'enquête ait été nommé conformément à la loi, rien ne se fera avant le printemps prochain.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami, j'en suis certain, ne voudrait rien dire d'inexact. Le comité s'est mis à l'œuvre et a commencé l'arbitrage.

M. LENNOX: Je serais bien surpris si le Gouvernement pouvait nous communiquer un rapport établissant que le comité a fait quelque chose de substantiel. Mais ce qui occupe le pays c'est que l'enquête a été suspendue depuis le 7 octobre 1907, qu'elle le sera encore pendant six mois et que, dans l'intervalle, le public aura beaucoup à souffrir de cette tarification au moins abusive—je serais porté à dire malhonnête—qui se continuera et des paiements qui seront faits de temps à autre aux entrepreneurs d'après des estimations provisoires.

Mais, il y a autre chose. Le premier ministre laisse entendre qu'il fait des démarches dans l'intérêt public. Il veut nous faire croire que, de son propre mouvement, il a décidé de prendre des mesures qui auront pour résultat d'apprendre au public quelle est la situation. Or, il sait parfaitement bien que, si les membres du comité qui représentent le Gouvernement observent ses instructions—et ils les suivront à la lettre—toute enquête sera impossible. Quels sont les faits? M. Lumsden fait observer que:

> On ne s'en est tenu ni aux devis général ni à mes instructions relativement à la sériation, mais au contraire on a compté comme roche compacte de grandes quantités de déblais qui devaient être classées comme cailloux ou déblais ordinaires.

Il ajoute qu'on a alloué à tort de grandes quantités de déblais inutiles. Or, ce sont ces choses-là qui sont soumises conformément à la loi à l'arbitrage des trois experts qui, dit-on, sont à l'œuvre dans le moment. Aussi, voici quelle sera notre situation. Peu nous importe que M. Lumsden ait perdu confiance dans son personnel d'ingénieurs; qu'un comité de la Chambre se réunira d'une semaine à l'autre pour s'enquérir de cela lorsque l'important est de savoir, non pas qu'il a perdu confiance, mais qu'il constate qu'on a ignoré ses ordres concernant la sériation et le mesurage. Par conséquent, le point essentiel et fondamental est de savoir s'il y a eu en général tarification excessive. Tant qu'on n'aura pas constaté s'il y a eu tarification abusive et si on n'a pas alloué de trop grandes quantités de déblais, le comité ne pourra pas décider si M. Lumsden a eu raison d'écrire sa lettre ou si le mépris de ses instructions a été tel qu'il pouvait à bon droit manquer de confiance dans un certain nombre des ingénieurs.

Mais, monsieur l'Orateur, la question se résume à encore beaucoup moins que cela. Le pays n'a pas à décider seulement si la tarification a été excessive ou juste, ou si l'on a trop accordé sur d'autres item de la petite section du chemin au sujet de laquelle ces trois ingénieurs ont fait une enquête à l'époque dont parle M. Lumsden. Ce que le pays désire savoir, si je ne me trompe, est de connaître les méthodes de construction de ce chemin, le principe qui en a guidé l'entreprise, si, oui ou non, dans les premières études de terrains et tracés du chemin, les méthodes ont été honnêtes, ou s'il faut condamner le Gouvernement à cause du coût de construction qui augmente énormément, savoir enfin si cette augmentation doit être mise sur le compte de l'ignorance ou de l'incompétence des ingénieurs, ou de la négligence ou de la

malhonnêteté de ceux qui sont à la tête de l'entreprise, non pas seulement d'une section isolée de 150 milles ou environ, ainsi qu'il est dit dans cette résolution, mais sur les 1,800 milles depuis Moncton jusqu'à Winnipeg. Le pays désire savoir si le Gouvernement était justifiable en 1903 d'annoncer par la bouche de l'honorable premier ministre, et subséquemment, dans les chiffres détaillés du ministre des Finances, que ce chemin ne coûterait au pays que la somme totale de $13,000,000?

Une VOIX: Oh! oh!

M. LENNOX: Mon honorable ami peut rire, oui, le coût total pour le pays de $13,000,000, que ce fût une erreur de calcul ou que ces chiffres aient été donnés dans l'intention de tromper le pays. Mon honorable ami qui vient de rire, et qui appartient au barreau, s'est très bien acquitté de son devoir, mais je veux lui dire que nous avons la déclaration délibéremment faite par le premier ministre devant cette Chambre que le chemin coûterait $13,000,000 et pas un sou de plus, ces chiffres ont été placés en tête des feuilles de campagne électorale, et nous, les membres de la Chambre des communes, avons probablement compris que le premier ministre ne voulait pas dire que le coût total de la construction du chemin ne serait que de $13,000,000, mais que c'était la somme qu'il nous faudrait sacrifier sans espoir de la ravoir. Cependant il y a de grandes raisons de croire, vu les faits subséquents et les paroles dont s'est servi l'honorable ministre, que bien que son espérance ne fût pas de tromper la Chambre, il espérait cependant induire en erreur et égarer une grande partie des électeurs du pays. Le peuple veut savoir et a droit de savoir si son argent a été gaspillé ou volé ou les deux dans la construction de ce chemin.

Lorsque les ministres font des discours d'élection, et personne n'en peut faire de meilleur que le ministre des Finances, je ne prétends pas les astreindre à une règle étroite; il faut accorder un peu de latitude à un ministre des Finances lorsqu'il dit au pays combien un chemin va lui coûter; il faut lui accorder une petite marge de 10 ou 15 p. 100; mais nous voyons que ce ministre, après avoir fait des calculs et des investigations, après avoir eu le temps de faire une enquête et en avoir fait une, venir à la conclusion que le coût total de la construction du chemin, non seulement ne dépasserait pas $13,000,000, mais resterait en deça; et lorsqu'en 1908, nous voyons le ministre actuel des Chemins de fer et des Canaux dire la même chose en prenant la même base de calcul, laissant de côté le pont de Québec la division est de ce chemin de fer coûte déjà au pays $38,000,000, montant qu'il ne recouvrera jamais. Le public commence à croire qu'avec un comité des comptes publics entravé et bâillonné comme il l'est, il devrait pouvoir trouver des moyens d'avoir justice, quelque manière de démontrer au public si la chose était possible, que le Gouvernement au moins était honnête dans son erreur de calcul, et ne s'est pas rendu coupable de négligence criminelle dans la construction de cette grande œuvre publique.

Le ministre des Finances, lorsque le bill a été déposé le 12 août 1903, a dit, en parlant de la division de Moncton à Québec:

> Des personnes compétentes m'affirment que d'après la connaissance générale que l'on a du pays que le chemin doit traverser, qu'il est possible de le construire à un prix très modéré. De Québec ou Lévis jusqu'à l'endroit où le chemin sortira de la province de Québec, sa construction coûtera relativement bon marché.

Et ce prix comparativement bas calculé par le ministre des Finances, qui n'est pas un poète, car un ministre des Finances doit être un homme d'affaires, calculé, comme il le dit, après enquête sérieuse, devait être de $25,000 par mille, pour la division de Moncton à Québec.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Mon honorable ami laisse croire que j'ai fait moi-même les calculs du coût de ce chemin. Il me connaît suffisamment pour savoir que je n'aurais pas eu cette prétention. J'ai dit que ces calculs avaient été faits par un ingénieur éminent et j'ai donné son nom à la Chambre.

M. LENNOX: Mon honorable ami aime plus à parler qu'à écouter. Je vais lui relire de nouveau ce qu'il a dit:

> Des personnes compétentes m'affirment que d'après la connaissance générale que l'on a du pays que le chemin doit traverser, qu'il est possible de le construire à un prix très modéré. De Québec ou Lévis jusqu'à l'endroit où le chemin sortira de la province de Québec, sa construction coûtera relativement bon marché.

Le public désire savoir ce que le Gouvernement a voulu dire par là.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami sait ce que le Gouvernement a voulu dire. Il parlait des renseignements qui lui avaient été fournis par l'ingénieur en chef du département des Chemins de fer et des Canaux, M. Collingwood Schreiber.

M. LENNOX: Je m'imaginais que ce devait être quelque chose de ce genre-là.

L'hon. M. FIELDING: Naturellement.

M. LENNOX: J'ai encore quelque chose à dire à mon honorable ami et j'espère qu'il ne se fâchera pas. Il est charmant homme tant qu'il ne s'excite pas et j'ai beaucoup

plus de respect pour lui lorsqu'il est calme que lorsqu'il est excité. Il nous donnait donc en cette occasion les chiffres officiels, et il admettra qu'il est difficile de les faire accorder avec les faits d'aujourd'hui. Il nous a dit que se basant sur des renseignements fournis par des personnes compétentes, non pas seulement sur quelques consultations isolées, mais après avoir pris avis de plusieurs autorités en ces matières, il avait trouvé que le chemin entre Lévis et Moncton devait coûter $25,000 du mille. La division de 1,475 milles entre Québec et Winnipeg devait coûter un peu plus, soit $28,000 par mille et en ajoutant ces deux divisions ensemble, il estimait le coût total du chemin depuis Moncton à Winnipeg à $41,300,000. A ces chiffres il nous disait que nous serions obligés d'ajouter l'intérêt sur l'argent pendant la construction, ce qui porterait le coût total à $54,609,675.

Le ministre des Finances s'est livré ensuite à des calculs élaborés montrant que l'intérêt total que le pays aurait à payer serait un peu plus d'un million de dollars par année et que le coût total de toute l'entreprise serait de moins de $13,000,000. Comparons ces chiffres avec ceux que donnait le ministre des Chemins de fer et des Canaux pendant le session de 1908. D'après ses chiffres la dépense, ne calculant pas le coût du pont de Québec, en calculant sur la même base que le premier ministre et le ministre des Finances lorsqu'ils disaient que le chemin ne coûterait que $13,000,000 serait un montant portant intérêt de $38,000,000. Et, ainsi que nous l'a dit le ministre des Chemins de fer, il y a un an et demi, le chemin, au lieu de coûter $27,000 par mille environ, entre Moncton et Winnipeg, coûtera déjà $63,427 par mille.

Tenant compte de tous ces faits et des déclarations foudroyantes de M. Hodgins, déclarations qui n'ont pas été retirées, mais seulement étouffées et suspendues sur la promesse qu'il pourrait les exposer immédiatement et donner ses preuves devant un comité de trois spécialistes, que l'on disait être à s'occuper dans le moment de la question, tenant compte aussi du fait que l'on a choisi parmi tous les ingénieurs du Canada celui que l'on a jugé le plus capable de remplir la charge d'ingénieur en chef, tenant compte aussi de la déclaration qu'il a faite après avoir occupé sa charge pendant quelques années, savoir que l'on se moquait effrontément de ses instructions; tenant compte aussi des révélations très dommageables faites par M. Woods, le sous-ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique, vu enfin toutes ces circonstances, n'est-il pas stupéfiant que le très honorable premier ministre nous offre une brique d'or sous forme de la résolution présente. Mais le premier ministre n'est pas la personne responsable: il exécute les ordres du pouvoir derrière le trône. Il y eut un temps où, dans ma simplicité, je croyais que l'honorable premier ministre conduisait son parti et était le maître des destinées du Canada, mais j'ai appris depuis qu'il il y a une main plus forte que la sienne—celle du président du Transcontinental. Ce monsieur ignore même le ministre des Chemins de fer et refuse d'accepter un document public touchant aux intérêts du peuple, et qu'il aurait dû soumettre à ce ministre.

Il y a deux ans la même personne demandait au premier ministre d'instituer une enquête pour chasser M. Hodgins, et c'est encore le même homme, qui était le pouvoir réel dans cette matière, ainsi que le démontre la lettre du 30 décembre que l'honorable premier ministre nous a lue cet après-midi. C'est un état de choses stupéfiant, mais peut-être que sans cette lettre le premier ministre n'aurait pas connu l'existence de la lettre Lumsden. M. Lumsden a donné sa démission le 25 juin dernier. Tous les journaux du pays l'ont publiée. Tout le monde a considéré cette démission comme ayant une grande signification, mais le premier ministre ne paraissait en rien savoir. Il n'a appris cette démission, que lorsque cet homme qui est derrière le trône lui a dit: Il faut faire une enquête, vous devez me blanchir encore une fois, et voilà la raison du préambule de cette résolution "attendu qu'il appert, par un rapport fait durant la présente session, etc.," n'est-ce pas un bonheur qu'il y ait un chef de l'opposition et une opposition dans cette Chambre car, sans cela, le premier ministre n'aurait probablement pas eu connaissance du tout de la lettre Lumsden.

J'ai demandé que l'on produise les rapports, et on nous les a apportés très lentement, mais nous en avons obtenu quelques-uns.

Nous avons réussi à réunir des matériaux qui dans une une grande mesure corroborent les affirmations de M. Woods et de M. Lumsden, confirmées à certains égards par celles de M. Grant, car celui-ci reconnaît de son côté, qu'il y a eu classement abusif dans bien des cas, et contredit ainsi des honorables députés de la droite, qui l'année dernière ont nié péremptoirement l'existence d'abus de ce genre. Nous avons la preuve d'écarts entre les estimations premières et le résultat effectif, tellement énormes, tellement incompatibles avec l'idée d'une gestion honnête et compétente, qu'une enquête paraît nécessaire, mais une enquête à fond, non pas une enquête décevante, circonscrite, de parti pris, comme celle que propose le très honorable premier ministre. Ce qu'il faudrait, c'est un examen immédiat, large, général et consciencieux des opérations sur la division de l'est du Transcontinental, qui mette au jour les méthodes suivies dans sa construction et qui ont abouti à cette formidable dépense dont le pays a été surpris. On supposerait qu'avant d'adjuger aucune entreprise, des ingé-

nieurs parfaitement au fait auraient été chargés de s'enquérir, afin de mettre le Gouvernement à même de juger si les soumissions étaient acceptables ou non, et si la soumission pour le chiffre le plus bas était de fait la soumission la moins élevée; et l'on conçoit facilement qu'à moins d'estimations suffisamment exactes effectuées par les ingénieurs, on ne saurait s'attendre à un résultat satisfaisant. Si ces estimations qui servent de base de calcul dans l'examen des soumissions ne sont pas approximativement justes, toute l'affaire est une farce, tout est laissé au hasard. D'autre part, je tiens d'ingénieurs compétents que dans ce classement des déblais, l'erreur ne devrait jamais excéder 20 p. 100. Si l'écart entre l'estimation première, base de la soumission, et le résultat définitif est de plus de 20 p. 100, il y a lieu de s'enquérir sur-le-champ; car il doit y avoir dans ce cas incompétence, sinon malhonnêteté, de la part des ingénieurs qui ont établi ces estimations préalables, ou encore incompétence, sinon malhonnêteté, de la part de ceux qui font le classement des estimations provisoires au fur et à mesure de leurs transmissions. La Chambre me pardonnera donc, j'en suis sûr, de lui soumettre certains chiffres, que le Gouvernement aurait dû porter à sa connaissance il y a déjà beau jour. Ainsi, en ce qui regarde le lot "F" et l'entreprise de McArthur, qui se prolonge jusqu'en un point situé à 244 milles à l'est de Winnipeg, nous voyons que les ingénieurs qui avaient fait l'estimation des travaux avaient fixé le chiffre total de la dépense à $13,010,398. C'est le chiffre que le Gouvernement avait indiqué comme devant être approximativement celui de la dépense.

M. Hodgins, comme il l'a déclaré au cours de l'enquête tenue à son sujet, modifia le tracé, de manière à réduire de $1,010,398.92 le chiffre estimatif de la dépense; celui-ci devait donc être désormais pour l'entreprise entière de 12 millions en chiffres ronds. Maintenant, rapprochez ce chiffre estimatif des résultats effectifs et des allocations faites de ce chef. Dans le tableau ci-dessous, les lettres R. V. signifient roc vif, les lettres P. D. signifient pierres détachées et les lettres D. O. signifient déblais ordinaires.

COMPARAISON DE LA DEPENSE ESTIMATIVE ET DE LA DEPENSE COLLECTIVE.

—	Nombre de verges estimées.	Nombre de verges constatées.	Taux.	Dépense estimative.	Dépense effective.	Différence.	Augmentation.
	Vgs cubes.	Vgs cubes.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	p. c.
R. V	3,696,336	6,492,923	1 70	6,283,771 20	11,037,769 10	4,753,898 10	75
P. D	733,444	2,029,325	0 60	440,072 40	1,217,592 00	777,522 60	176
D. O	11,233,247	2,123,151	0 30	3,369,974 10	636,945 30	2,733,028 80	
Totaux	15,663,037	10,645,399		10,093,817 70	12,892,509 40	2,798,691 70	28
Nom. de v. en m. 3 p. 100		5,017,638					
Somme versée en plus				2,798,691 70			
	15,663,037	15,663,037		12,892,509 40			

Il se manifeste au sujet de cette entreprise un fait qui s'est manifesté au sujet de toutes les autres dont il nous a été fait rapport: Les quantités de roc vif et de pierres détachées augmentent, tandis que les quantités de déblais ordinaires ou terreux décroissent. Petit écolier on me faisait lire les lignes suivantes: "Les pierres croissent; les plantes croissent et vivent; les animaux croissent, vivent et sentent. Nous sommes des animaux; nous sentons." C'est ce qui est arrivé aux pierres faisant l'objet de ces entreprises: elles se sont accrues, elles se sont accrues dans d'énormes proportions. et le souvenir de ces actes de classement abusif, et je dirai même malhonnête, qui ont été mis au jour vivra et grandira dans la mémoire, dans les annales du peuple canadien. Quant aux déblais ordinaires, ils se contractent. L'enlèvement de ces déblais ne rapportait que 30 cents la verge cube; ce n'était pas la peine de s'en occuper; et, bien que la dépense de ce chef eût été estimée à $3,500,000, de fait il ne fut payé de ce chef que $636,000. Nous réalisions donc ici une économie de 2 millions et trois quarts; mais, un peu comme dans l'histoire du porc et des pois, nous avons fait un bénéfice sur le porc, mais nous avons perdu sur les pois; et résultat final, perte et désastre pour le peuple canadien. On estimait à 15 millions de verges cubes la quantité des déblais à enlever; il ne s'en est trouvé effectivement que 10 millions, erreur de plus de 5 millions dans ce calcul opéré par un ingénieur prétendu compétent.

Et le président de la commission de nous dire avec orgueil qu'on a toujours sur la ligne à peu près le même personnel d'ingénieurs qu'au moment de l'établissement

du tracé. L'enlèvement de ces 15 millions de verges cubes devait entraîner une dépense de $10,000,000; mais, la dépense effective a été de $12,890,000. C'est-à-dire que la quantité des déblais s'est trouvée d'un tiers moindre qu'on ne l'avait prévu, et que pourtant la dépense a été de $2,798,-791 plus lourde qu'on ne l'avait calculée.

M. T. S. SPROULE (Grey-est): Et vogue la galère!

M. LENNOX: Oui, vogue la galère! Et pourtant le très honorable premier ministre sous prétexte d'intérêt public, voudrait que l'enquête fût circonscrite à la question de savoir si M. Lumsden a eu tort ou raison de perdre confiance dans son personnel, et cela sans toucher au fond même de la question, savoir les événements qui lui ont fait perdre confiance. Les chiffres du tableau font voir que le prix moyen, d'après la tarification, devait être de 64 cents la verge; mais il se trouve aujourd'hui que ce prix moyen, grâce au classement qu'on a fait, est de $1.21 la verge. C'est-à-dire que l'enlèvement des déblais devait coûter 64 cents la verge, mais de fait a coûté $1.21 la verge. Il a été enlevé 5 millions de verges cubes de moins qu'on n'avait calculé, mais la dépense est de $2,750,000 plus élevée. Pour les 103 item figurant dans les états qui nous ont été soumis, et comprenant tout, à l'exception des rails, traverses et autres choses de cette nature, la dépense totale devait être, comme je l'ai dit, de 12 millions; effectivement elle s'est élevée, pour trois item seulement, à $12,900,-000, soit en chiffres ronds à $900,000 de plus qu'elle ne devait être pour les trois item entrant dans la construction de ce tronçon entier de 244 milles de longueur. Or, le ministre des Finances—je regrette qu'il ait pris la fuite—a fait un calcul soigné d'après des autorités compétentes, et il a constaté que cette partie du chemin coûterait en moyenne $28,000 par mille. Qu'en pense-t-il aujourd'hui? Juge-t-il ou non qu'une enquête soit nécessaire quand je lui dis que ces trois item seuls ont entraîné une dépense moyenne de $53,000 par mille sur ces 244 milles? Voilà pour l'entreprise McArthur, et il y a plus.

M. G. TAYLOR (Leeds): Il est sorti de là beaucoup d'argent pour les élections.

M. LENNOX: Il est possible de manipuler les chiffres de telle manière que l'entreprise soit adjugée à celui dont l'offre est la moins avantageuse. Il suffit de diversifier les estimations d'un item à l'autre, de fixer un chiffre très élevé dans un cas et très modique dans un autre; dès qu'on sera dans le secret, il y a de grandes chances que la malhonnêteté se donne carrière.

Je tiens à faire observer ici, monsieur l'Orateur, que l'offre de McArthur n'était pas absolument pour le chiffre le plus bas. En supposant que l'estimation première eût été faite honnêtement et en connaissance de cause, et que la classification et les estimations provisoires eussent été faites avec compétence et sincérité, c'est la soumission faite par la compagnie de construction du Pacifique qui était la plus basse moins une, et l'écart entre les deux n'était que de $18,000. Il suffirait de fort peu de manipulation pour intervertir cet ordre. Prenez les cinq ou six item que nous connaissons déjà; ils suffisent pour faire disparaître cet écart. Je parle des item 4, 5, 6, 8, 12 et 24. Il n'y a pas lieu d'entrer ici dans beaucoup de détails; je me bornerai à dire que si nous tenons compte de la différence des prix en ce qui regarde ces six item seulement, nous devons reconnaître que la soumission de M. McArthur n'était pas réellement la plus basse, qu'elle était pour un chiffre plus élevé que celle de la compagnie du Pacifique. En vue d'abréger le plus possible mon exposé, je ne citerai qu'un petit nombre de chiffres. En ce qui regarde les item dont nous nous sommes occupés, si nous prenons les estimations qui ont été portées à la connaissance du public, la soumission de la compagnie du Pacifique paraît être de $221,000 moins élevée que celle de McArthur. Mais si nous faisons la comparaison en prenant pour base les quantités dont il a été fait rapport et qui ont été acceptées, l'offre de la compagnie du Pacifique était effectivement de $426,112 moins élevée. Ainsi donc, le simple examen de ces deux item, à la lumière des conditions nouvelles, suffit pour nous faire voir que la soumission de la compagnie du Pacifique était la plus avantageuse, et cela dans une très grande proportion. Il s'est trouvé, en chiffres ronds, 2,750,000 verges de roc vif de plus qu'on ne l'avait estimé. Or, l'offre de la compagnie du Pacifique était de 5 cents la verge moins élevée que celle de la compagnie McArthur; cela seul fait une différence de $139,000. Sur les pierres détachées, l'écart a été de 1,250,000 verges; à 5 cents la verge, cela donne une différence de $64,000. Sur ces deux item seulement, la différence est donc de $204,000. Puis, comme l'écart au début n'était, si vous vous souvenez bien, que de $18,000, il se trouve qu'en adjugeant l'entreprise à la compagnie du Pacifique de préférence à l'autre compagnie, nous aurions économisé en chiffres ronds $186,000.

Maintenant, nous arrivons à une entreprise très intéressante, et à une très intéressante division de la route; celle qui s'étend du poteau milliaire O jusqu'à celui 150 à l'ouest du pont de Québec. Autant que je puis comprendre, cette entreprise a été adjugée à McDonell et O'Brien, ou à Hogan et McDonell. J'ai appris de M. Ryan, le secrétaire de la commission, qu'il n'y a pas de confusion au sujet du travail particulier

qu'il y a à faire, de sorte que nous n'avons pas besoin de nous inquiéter de la manière dont les entrepreneurs l'ont expédié. M. Ryan m'explique qu'en vertu de quelque arrangement subséquent intervenu avec M. P. Davis, celui-ci, et J. T. Davis sont devenus les entrepreneurs des premiers 50 milles. Je tiens seulement à démontrer l'incompétence, l'extravagance, ou la malhonnêteté des estimations des quantités. Or, en ce qui concerne la différence entre les quantités, nous avons l'estimation montrant un peu plus d'un million de verges cubes, et nous avons les relevés réels allouant plus de 3,500,000 verges cubes. Nous avons le coût évalué, d'après les estimations des quantités, à $1,750,000. Nous avons, remarquez-le bien, la quantité réelle de $5,512,102. Nous avons ici un écart de $3,758,377, un écart étonnant qui devrait éveiller l'attention du premier ministre, le convaincre de la nécessité d'une enquête plus approfondie et réveiller en lui le sens du devoir. Nous avons dans cette estimation un écart réel de 214 p. 100.

M. SPROULE: Cela ressemble beaucoup au coût du pont de Québec.

M. LENNOX: C'est à peu près la même chose. Le pont de Québec s'affaisse, les dépenses s'élèvent. Maintenant au sujet des pierres détachées, l'estimation nous donne la quantité très modeste de 316,800 verges. Ce chiffre s'est accru au point d'atteindre un million et trois quarts de verges. Les travaux devaient coûter $158,400; le coût réel en a été de $868,262, soit une augmentation de $709,482 ou 440 p. 100. Le déblai ordinaire a diminué comme presque toujours. De 6,000,000 de verges, il est tombé à 2,000,000 de verges. Au prix modique de 21 sous par verge le coût devait être de $1,323,000.

Au lieu de cela, le coût en a été de $500,000 Nous avons donc le résultat suivant: le coût total d'après l'estimation sur laquelle on a basé l'adjudication de l'entreprise, devait être de $5,297,257. Nous avons ces trois item s'élevant à $6,880,008; de sorte que le coût réel des trois item, sur un total de 103 excède de $1,583,251 l'évaluation totale de ces 103 item. D'après le premier ministre, le coût de cette voie ferrée devait être de $25,000 par mille de Moncton à Québec, et $23,000 par mille de Québec à Winnipeg. En réalité, pour ces trois item seuls le coût dépasse $45,000 par mille.

Maintenant, ai-je parlé de la question des offres non-équilibrées?

OFFRES NON EQUILIBRÉES.

McDONALD VS. MULLARKEY.

Comparaison des quantités estimées.

Soumission McDonald et O. B.				Soumission O'Brien & Mullarkey			
Roche de fond	1,169,150 v. c.	à $1.50	$1,753,725.00	Roche de fond	1,169,150 v. c.	à $1.45	$1,695,267.50
Pierre détachée	315,800 v. c.	à .50	158,400.00	Pierre détachée	316,800 v. c.	à .45	142,560.00
Déblai ordinaire	6,303,682 v. c.	à .21	1,323,773.22	Déblai ordinaire	6,303,682 v. c.	à .25	1,575,920.50
McDonald			$3,235,898.22	Mullarkey			$3,413,748.00
							$3,235,898.22
				Ecart apparent en faveur de McDonald			$ 177,849.78

Les offres non-équilibrées s'effectuent de la manière suivante. Les estimations, par exemple, représentent qu'il n'y aura qu'une très faible quantité de roche de fond, il n'y aura qu'une très faible quantité de pierre détachée, et il y aura une énorme quantité de déblai ordinaire ou peu coûteux. Les soumissions sont préparées sur cette base. Dans le cas actuel, il y a une énorme quantité de déblai coûteux et une quantité beaucoup moins considérable de déblai peu coûteux. Prenez la soumission McDonald et prenez la soumission la plus basse après elle, celle d'O'Brien et Mullarkey. Dans ce cas, la roche de fond devait se chiffrer à un peu plus d'un million de dollars. D'après les chiffres de MacDonald elle coûterait $1,753,000. D'après les chiffres de Mullarkey qui étaient de $1.45 la verge, au lieu de $1.50, cela coûterait $1,695,267. Les pierres détachées ont été estimées à 316,000 verges. D'après les chiffres de MacDonald, elles étaient estimées à $153,400, tandis que d'après les chiffres de Mullarkey, cela a coûté $142,560. Le déblai ordinaire, d'après la soumission de MacDonald, aurait coûté 21 sous la verge, ce qui est un prix excessivement bas. On estimait qu'il y en aurait une énorme quantité—6,313,632 verges— et à 21 sous par verge cela devait coûter $1,323,773. D'après les chiffres d'O'Brien et Mullarkey, qui demandaient 4 sous de plus ou 25 sous la verge, cela semblait devoir coûter $1,575,000. Il en résultait qu'en calculant sur la quantité estimée Mullarkey exigeait $177,849 de plus.

L'hon. JOHN HAGGART : Vous voulez dire de moins?

M. LENNOX: Mullarkey semblait exiger $177,849 de plus.

M. R. L. BORDEN: L'estimation des quantités relatives?

M. LENNOX: Sur l'estimation des quantités relatives telles que données, pour cette raison que bien que ses prix fussent moins élevés pour les quantités les plus faibles, ils étaient de 4 sous plus élevés pour la quantité la plus forte. Si la forte quantité eût été exacte, cela eût été juste. De fait, ce ne l'était pas du tout. En ce qui concerne les quantités réelles, voici ce qui en est résulté: La quantité de roche de fond s'est élevée à 3,674,735 verges, lesquelles à $1.50 la verge donnent $5,512,102 et à $1.45, le prix de Mullarkey, cela donne $5,328,365. Il y a là un gain considérable parce que la quantité avait augmenté et que l'écart de 5 sous par verge s'est répété tout le temps. La quantité de pierre détachée avait aussi augmenté et produit un résultat identique.

Le déblai ordinaire a diminué et, naturellement, n'a pas compté autant contre Mullarkey que la plus grande quantité que l'on avait estimée auparavant. Pour ce déblai peu coûteux, Mullarkey avait exigé un prix plus élevé. Le résultat en a été que le prix de McDonald était de $6,880,408 tandis que le prix alloué et payé à Mullarkey sur les quantités réelles a été de $6,695,347. Il y avait un écart réel, de $185,000 que le pays aurait gagné si Mullarkey eut eu l'entreprise Mais ce n'est pas tout. Comme je l'ai démontré il y a un instant, Mullarkey semblait demander $177,000 de plus que l'autre. Le résultat en a été que d'après les chiffres réels, il y aurait eu $363,000 de moins si l'on eut obtenu des estimations honnêtes. Déduisez de cela la différence entre les soumissions et vous auriez encore en faveur de Mullarkey et en faveur du pays une différence de $110,000. Si vous prenez une demi-douzaine d'autres item, relatifs à cette même question, item dont je n'ai pas besoin de donner les détails, vous constaterez que dans chaque cas où les prix de Mullarkey étaient réduits, les quantités augmentaient—et que dans tous les cas où ses prix étaient élevés les quantités diminuaient, ce qui est étrange. En ne prenant que les item en tête de la liste et en les additionnant, nous trouvons encore $175,000 en faveur de la soumission de Mullarkey.

ÉTAT COMPARATIF INDIQUANT LES RÉSULTATS.

Aux prix de McDonald.				Aux prix de Mullarkey.			
Roche de fond...	3,674,735 v. c. à	$1.50,	$5,512,102 50	Roche de fond...	3,674,735 v. c. à	$1.45,	$5,328,365 75
Pierre détachée..	1,736,564 "	0.50	868,282 00	Pierre détachée..	1,735,564 "	0.45	781,153 80
Déblai ordinaire.	2,383,166 "	0.21	593,525 00	Déblai ordinaire.	2,382,166 "	0.25	596,529 00
			$6,880,408 86				$6,695,347 55

McDonald	$6,880,408 86
Mullarkey	6,695,347 55
Différence en faveur de Mullarkey	$ 185,061 31
Ajoutez écart apparent contre lui de	177,949 78
Virement de	$ 363,011 09
A déduire: différence dans les soumissions.	252,946 68
Montant en faveur de Mullakey	$ 110,064 41

Je me suis occupé des deux divisions du chemin dont on a parlé le plus souvent. Les honorables membres de la droite et surtout les journaux libéraux nous ont dit que le pays est en parfaite sûreté parce que le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique s'occupera de cela. Mais le Grand-Tronc-Pacifique est entrepreneur en cette affaire. Lorsque nous avons formé le projet de construire ce chemin—et c'était un projet—le Grand-Tronc- Pacifique a déclaré que le plus qu'il pourrait entreprendre ce serait de construire la section des prairies. Il voulait faire autre chose que cela.

Lorsque le pays s'engagea à construire cette section, section dont le rendement, prétend-on, ne sera jamais rémunérateur—la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique entreprit la construction de certaines parties de ce réseau; or, a-t-on jamais entendu dire que M. Woods se soit jamais plaint de classification exagérée sur ces dernières parties du réseau? Non, M. l'Orateur et j'ose affirmer que jamais pareilles plaintes ne parviendront à nos oreilles. Après enquête faite sur cette question, je déclare que le même genre de classification excessive et de roche solide se rencontrent

au Nouveau-Brunswick et entre cette dernière province et Québec, là ces messieurs exécutent leur entreprise. Le même système règne et parfois presque au même degré, dans les entreprises se rattachant aux divisions en question. On peut se reposer en toute sûreté, nous dit-on; sur la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, cette compagnie qui porte tant de vocables différents ou de noms de guerre et qui, par cette raison-là même, devient de plus en plus dangeureuse.

C'est la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui figure dans cette affaire, et comme nous l'a dit le ministre des Finances, elle reçoit l'appui de la compagnie du Grand-Tronc; viennent ensuite les lignes d'em branchement du Grand-Tronc-Pacifique, puis la compagnie de construction du Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie de développement et d'emplacements de villes du Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie télégraphique du Grand-Tronc-Pacifique, puis la compagnie de messagerie du Grand-Tronc-Pacifique, et peut-être la compagnie de steamships du Grand-Tronc-Pacifique. Or, sur toutes ces compagnies, et en existât-il un millier de plus, jamais je ne consentirais à me reposer du soin de nos intérêts. Et pourquoi? Quant à M. Woods, peut-être n'y a-t-il rien à redire et j'ai gardé le silence sur les lettres dont il est l'auteur, puisque les députés de la gauche discuteront ces questions. Seulement j'appelle l'attention du ministre sur le fait que voici; la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a fait une forte lutte et les auteurs de cette lutte demandaient une enquête de nature générale, aussi ample que possible; or, qui leur a créé des embarras et suscité des obstacles?

Celui-là même qui est censé être le représentant du Canada, le président de la commission. Quel était son devoir? Il aurait dû dire: Nous allons faire une enquête aussi ample, aussi approfondie que possible, et cela dans l'intérêt même du peuple canadien. Peu importe que M. Woods s'y oppose ou non; l'essentiel, c'est de prendre les mesures voulues, dans l'intérêt même du peuple canadien, pour qu'il ne se fasse pas de classification frauduleuse. Or, bien loin de là, le président combattit avec la fureur d'un tigre; il s'opposa avec une énergie presque diabolique à l'élargissement du champ de l'enquête, et s'obstina à la cantonner dans les plus étroites limites possible. Puis la bataille se poursuivit; ces experts donnèrent leur démission, puis sur la simple parole de quelques ingénieurs ordinaires, voilà que le président de la commission sans la moindre investigation, sans faire la moindre recherche, condamne ces trois experts. Qu'y a-t-il encore? Voici venir la main du maître, voilà que l'un des illustres et habiles collègues

M. LENNOX.

du premier ministre apparaît sur la scène: le ministre des Travaux publics, va appliquer à la question les forces de son génie. Et c'est alors et alors seulement que toute la situation aboutit à une entente amicale des plus parfaites. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, l'ancienne compagnie du Grand-Tronc, et la compagnie de construction du Grand-Tronc-Pacifique, ainsi que les autres compagnies représentant ce corps primitif, tout cela, dis-je, s'écroule et après tous ces efforts tentés pour élargir le champ de l'enquête, voilà qu'aux dernières pages du rapport soumis à la Chambre, figure une formule de contrat portant que le champ de l'enquête doit être aussi rétréci que possible. Le président de la commission du Grand-Tronc-Pacifique se faisait-il ainsi le défenseur des intérêts du public qu'il devait protéger, ou bien consultait-il les intérêts des entrepreneurs, en s'obstinant à limiter ainsi le champ de l'enquête?

En présence des chiffres que je vous ai cités, monsieur l'Orateur,—et ici je m'adresse à un expert en pareille matière—êtes-vous d'avis qu'il faille ainsi resserrer le champ de cette enquête dans les étroites limites tracées par le premier ministre? Etudions un instant la situation, de Moncton à Québec où il n'a pas surgi de plaintes, et surtout au Nouveau-Brunswick et cela, monsieur l'Orateur, pour vous prouver que cette classification infâme—j'emploie le mot à dessein—cette infâme, frauduleuse, déplorable classification qui règne dans les lots B et F existe aussi dans cette section du réseau. En d'autres termes, d'une extrémité à l'autre de ce réseau, voici l'étonnante situation qui se présente: le volume des matériaux de prix élevé se gonfle et va sans cesse croissant, tandis que le volume des matériaux de prix inférieur va sans cesse diminuant. Et voici, en dernière analyse, ce qui résulte de cette situation: dans la partie du réseau traversant la province de Québec, où, comme l'a dit le premier ministre en présentant sa mesure, les champs fertiles sont couverts de roses en fleur, ainsi que le long de cette zone fertile de la province d'Ontario, partout on rencontre des roches là où on ne s'attendait pas à en trouver et le prix des matériaux est plus du double du chiffre prévu. Je le comprends, monsieur l'Orateur, n'étant pas expert en matière de chiffres, je ne saurais les manipuler avec l'habileté voulue et si je cite en ce moment ces chiffres, ma seule excuse est qu'il faut éclairer le public; oui, à tout prix, coûte que coûte, il faut que la lumière se fasse, sur la construction de ce réseau. De ce côté-ci de la Chambre siège un honorable collègue qui, dans l'intérêt du public, cherche à allonger la durée de la journée, afin de permettre au public d'utiliser davantage la lumière

du jour; mais, Dieu le sait, ce qu'il nous faut ici, c'est bien moins une journée plus longue qu'un flot de vive et étincelante lumière jetée sur ces opérations, afin que le peuple canadien soit éclairé sur ce qui se passe.

M. SPROULE: Vous voulez que tout cela paraisse au grand jour de la publicité.

M. LENNOX: Vous vous rappelez ce que j'ai dit au sujet de la déclaration des ingénieurs, quant à ce qu'il faut considérer comme erreur tolérable, affaire d'environ 20 pour 100.

Sur la première section de Moncton, cinquante milles, dont les travaux ont été adjugés, je crois, à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique le coût global estimatif a été porté à un million de dollars. Il n'y existait pas de roche solide, paraît-il; il s'y trouvait seulement 130,000 verges cubes de roche détachée. Voilà une contrée qui se prête bien sans doute, à pareils travaux. Voyons le résultat. La quantité globale de déblais s'élève à 1,460,000 verges cubes. Les prix pour les trois catégories de matériaux étaient de $1.50, 55 cents et 25 cents. Le coût estimatif de la section avait été porté à $531,000. Le prix moyen estimatif pour déblais était de 26 cents par verge. Les rapports que j'ai sous les yeux vont jusqu'à décembre 1908 et je vois qu'on avait enlevé 5,000 verges cubes de roc solide et qu'il en restait 4,000 à enlever, soit une totalité de 10,000 verges cubes de roche solide. Là où l'on estimait qu'il y aurait 130,000 verges cubes, cette quantité s'est élevée à 850,000 verges cubes, et là où l'on avait prévu 1,900,000 verges cubes de déblais ordinaires, cette quantité a décru et s'est réduite à 600,000 verges cubes. Le prix moyen de ces déblais, je le répète, était de 26 cents la verge cube. Le résultat, c'est que, sur les déblais ordinaires on a réalisé une économie apparente de $310,000; on a enlevé les trois-quarts de la quantité estimative de matériaux et nonobstant cela, le prix global s'est gonflé de $100,000.

L'hon. M. HAGGART: Cette section est-elle terminée?

M. LENNOX: Pas que je sache. J'ai demandé le dépôt d'un dossier indiquant la quantité de travaux exécutés et à terminer. Le rapport donne la quantité de travaux exécutés et de ceux à terminer, et les deux constituent la quantité globale. Sur cette section, la quantité de roche solide s'est gonflée jusqu'à 10,000 verges cubes; la roche détachée, de 130,000 verges, a atteint le chiffre de 850,000 verges cubes, soit ici une augmentation de 556 pour 100. Dans le langage des ingénieurs, tout ce qui est supérieur aux déblais ordinaires constitue les " matériaux classifiés ". Pour l'entreprise en question, il figure 52 pour 100 de matériaux clasifiés, tandis que l'estimation de ces matériaux classifiés n'était que de 7 p. 100. Pour 1,500,000 verges cubes, le prix payé est de 43 cents par verge cube; le prix devrait être de 26.09 cents; c'est donc $238,000 payé en trop, soit sur le pied de 60 p. 100 au-delà du prix légitime. L'augmentation pour l'ensemble de l'entreprise est de $600,000, soit au-delà de 70 pour 100.

L'hon. M. FOSTER: Quel est l'entrepreneur?

M. LENNOX: Si je ne me trompe, c'est la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, mais je ne saurais l'affirmer positivement; je n'en ai pas pris note. Qu'on ne l'oublie pas, c'est la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui figure au dossier, non pas la compagnie de construction du Grand-Tronc-Pacifique. Oui, c'est une entreprise du Grand-Tronc.

T. W. McManus a obtenu l'entreprise de constuction des milles 50 à 58. Le coût estimatif global était de $289,000. On estimait qu'il ne s'y trouverait pas de roche solide; qu'il y aurait 38,000 verges cubes de déblais de roche détachée, au coût de $29,000, et 58,000 verges cubes de déblais ordinaires, au prix de $111,000. Ces 58,000 verges cubes de roche détachée sont devenues 247,000 verges cubes, et cette catégorie de matériaux coûte $123,000 au lieu de $29,000. Le prix des déblais ordinaires était estimé à 529,000 verges cubes, et maintenant c'est 93,000. Le résultat, c'est qu'au lieu du coût estimatif de $140,000, le coût réel est de $273,000 pour une quantité moindre. Le coût moyen de l'estimation primitive serait de 24 cents par verge cube. La quantité de la dépense a augmenté de 166 p. 100, soit en d'autres termes, le prix payé pour ces déblais est de deux fois et demi la quotité prévue. Voici les chiffres:

Matériaux.	Estimation.	Quantité réelle.	Coût estimatif.	Coût réel.
		v. c.	$	$
Roc solide..	—	85,000	—	128,000
Roche détachée.	58,000	247,000	29,000	123,800
Déblais ordinaires..	529,000	93,000	111,000	19,000

En d'autres termes, voici à quoi se résument ces chiffres. Le devis ne prévoyait pas de déblais de roche solide et prévoyait moins de 10 p. 100 de roche détachée et au delà de 90 p. 100 de l'estimation n'étant que des déblais ordinaires. En réalité, il y a aujourd'hui 20 p. 100 de roc solide, 58 p. 100 de roche détachée et 22 p. 100 de déblais ordinaires. Les matériaux classifiés ne devaient s'élever qu'à 10 p. 100. En

réalité, les matériaux classifiés au prix le plus élevé atteignent 78 p. 100.

M. GEORGE TAYLOR: Tout le personnel devrait être renvoyé.

M. LENNOX: Oui, mais le président de la commission est fier de ce que nous avons à peu près les mêmes ingénieurs à l'œuvre maintenant qu'à l'époque où le contrat a été signé.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est): Je suppose qu'ils sont également fiers de lui?

M. LENNOX: Oui, je le crois. Prenez du mille 58 au mille 96. On a dépensé sur cette partie de la voie, jusqu'au 31 décembre 1908, $584,000 et on devait encore y dépenser $639,000, formant un total de $1,224,000, malgré une évaluation de $767,000, soit une augmentation de $456,723 sur une longueur de 28 milles. L'évaluation de la roche ordinaire dans ce cas fut de 29,000 verges cubes, mais elle augmenta à 75,000 verges cubes. La roche molle était estimée à 492,000 verges cubes et fut augmentée à 545,000 verges cubes. Par conséquent la roche dure se trouva augmentée de 240 p. 100 et la roche molle de 11 p. 100.

Lot "A", du mille 96 au mille 164, à partir du Montcalm. L'entreprise a été accordée au Grand-Tronc-Pacifique. La dépense était évaluée à $1,898,124. L'augmentation pour la roche dure a été, sur cette section, de 95 p. 100. Ce n'est qu'un exemple parmi tant d'autres, pour montrer que nous ne pouvons pas compter sur le Grand-Tronc-Pacifique pour défendre nos intérêts dans cette entreprise. L'augmentation a été aussi grande ici que dans toute autre section de la voie et pourtant il n'y a pas eu, naturellement, de protestation de la part du Grand-Tronc-Pacifique. Je prétends que c'est le devoir des commissaires—et s'ils négligent de le remplir, c'est le devoir du premier ministre—de faire en sorte que nous ayons une enquête, que le Grand-Tronc-Pacifique se plaigne ou non. En présence de cette augmentation étonnante des dépenses sur les évaluations, nous devrions avoir une enquête dirigée par un comité de la Chambre, une enquête tout à fait complète sur tout ce qui a trait à la construction de cette voie, de façon à établir la cause de cette dépense extraordinaire qui, à première vue, est une preuve évidente de malhonnêteté ou d'incompétence.

Prenez le lot "A", du mille 96 au mille 164 à partir de Moncton. Il y a une augmentation de 95 p. 100 sur le contrat pour la roche dure. Il en résulte que, sur cette seule quantité de roche dure, sans parler de la roche molle, nous avons 63,367 verges à $1 ou $63,367 d'augmentation sur l'évaluation. Nous trouvons aussi une augmentation de 231,299 verges cubes de roche dure provenant du creusage ordinaire à $1.18 ou une augmentation de $272,,983, formant une augmentation totale sur ce chapitre seulement de $341,300.

Prenez le contrat du lot "A", du mille 164 au mille 195, passé avec Willard Kitchen et compagnie. La dépense avait été évaluée à $1,646,000. On avait évalué la quantité de roche dure à 253,000 verges cubes, mais la quantité qui a été extraite s'élève, dit-on, à 525,850 verges cubes, soit plus du double. L'évaluation de la dépense pour la roche dure était de $376,000, mais la dépense réelle est de $783,000. Il y a une diminution dans la roche molle et aussi dans la tranchée ordinaire, mais la roche molle s'est transformée en roche dure, ce qui est très significatif. Sur l'ensemble des vingt-un contrats, il n'y a eu que deux cas où la roche molle a diminué, mais dans les deux cas, elle s'est transformée en roche dure. Qu'est-ce que cela signifie au fond? Prenez la liste entière des soumissionnaires et vous voyez qu'aucun d'eux ne s'est approché du chiffre de 35 cents pour la roche molle. Ils allaient jusqu'à 55 cents. Il semble que cette société de Willard Kitchen et compagnie— je crois qu'elle est assez bien connue des amis politiques du très honorable premier ministre—a dû, par suite de quelque malheureux accident, obtenir des renseignements administratifs. Quoiqu'il en soit, l'affaire est telle qu'elle nécessite une enquête. On avait évalué la quantité totale des matériaux à enlever à deux millions et demi de verges cubes, mais la quantité actuelle se trouve être de 1,155,137, soit une différence de 1.293,000 verges cubes Comment pouvez-vous expliquer cette différence, quand il y avait tant d'ingénieurs compétents et habiles au service du Gouvernement, qui, lui-même, avait des montagnes de renseignements comme nous l'a dit le très honorable premier ministre? Qu'en est-il résulté? On a enlevé seulement 47 p. 100 de la quantité évaluée, mais nous avons payé 97 p. 100 de la dépense totale de l'évaluation.

Sur un million et quart de verges cubes en moins, nous avons économisé la somme insignifiante de $28,000. mais nous avons augmenté notre prix de 41 cents en moyenne à 85 cents par verge cube, augmentant ainsi la dépense pour le pays de $580,000 et nous avons économisé sur la partie non déblayée un million et quart de verges au prix de deux cents et quart par verge.

L'hon. M. FOSTER: C'est pour une entreprise de 31 milles?

M. LENNOX: Oui. La roche dure a augmenté de 107 p. 100; le déblai ordinaire que l'on avait évalué à un million de verges et quart est tombé à 196,000 verges cubes, soit une sur-évaluation faite par des ingénieurs compétents et honnêtes de 1,027,599 verges cubes, c'est-à-dire 522 p. 100.

L'hon. M. FOSTER : C'est parfaitement exact.

M. LENNOX : L'évaluation de la quantité réelle était de $1,116,015 mais on a dépensé $905,000 et l'on doit encore dépenser $1,327,793, c'est-à-dire que ce contrat a augmenté de $1,116,000 ou plus du double.

L'hon. M. FOSTER : Quelle est la dépense totale?

M. LENNOX : $2,232,793.

L'hon. M. FOSTER : Bien près de $75,000 par mille. Où est le ministre des Finances?

M. LENNOX : Il est sorti. Ces chiffres ne lui conviennent pas.

Prenez maintenant le lot "A" du mille 195.58 au mille 256.61. Les entrepreneurs étaient Lyons et White. L'évaluation primitive de tout l'ouvrage a été de $1,385,941.09. La quantité de roche dure évaluée était de 172,709 verges cubes, la quantité réelle s'est élevée à 231,958. La quantité de roche molle avait été évaluée à 64,765 verges cubes. La quantité totale évaluée s'élevait à 1,913,649 verges cubes, tandis que la quantité réelle a présenté une petite diminution, s'étant élevée à 1,754,531 verges cubes. La dépense réelle pour cette quantité s'est élevée à $286,633 de plus que l'évaluation, soit une augmentation de 45 p. 100. La roche dure a augmenté de plus de 34 p. 100 et la roche molle de plus de 105 p. 100. Il s'agit ici du contrat pour la partie située immédiatement à l'est de la limite du Nouveau-Brunswick.

Nous arrivons ainsi à la frontière du Nouveau-Brunswick, la section que le ministre des Finances a signalé comme étant extrêmement modérée—un peu moins de $25,000 par mille. La dépense avait été évaluée à $2,377,000. Le déblai ordinaire était évalué à 633,900 verges cubes à $1.45, la dépense comportait $919,155. La quantité réelle s'est trouvée être de 853,916 verges cubes et la dépense pour ce chapitre a dépassé l'évaluation de $919,155 et s'est élevée jusqu'à $1,238,178.20. La roche molle est passée d'une estimation de $98,150 à $387,176. La quantité de roche dure a été augmentée de 220,000 verges cubes, faisant élever la dépense pour cet item, de 319,000 ou de 34 p. 100. La roche molle qui avait été évaluée à 196,300 verges cubes au prix de $98,150 a été de 387,176 verges cubes et a coûté $193,588, soit une augmentation de 97 p. 100.

J'arrive enfin au dernier contrat dont j'ai à parler, le contrat de M. P. Davis,—et je trouve toujours que les contrats de M. P. Davis sont intéressants. Il s'agit des travaux à partir du mille 0 jusqu'au mille 150, à l'est du pont de Québec. C'est un contrat important comme on le verra quand j'aurai dit que l'évaluation de la dépense s'élevait à $5,011,346.50. Les chiffres du tableau suivant montrent les évaluations et les résultats réels:

—	Quantité évaluée.	Prix.	Evaluation du coût.	Quantité réelle.	Coût réel.
		$ c.	$ c.		$ c.
Roche dure	918,381	1 45	1,331,652 45	1,556,347	2,256,703 15
Roche molle	395,645	0 65	257,169 25	1,292,799	840,319 35
Excavation ordinaire	3,091,210	0 27	834,626 70	929,079	250,851 33
	4,405,236	.....	2,423,448 40	3,778,225	3,347,873 83

De sorte qu'ici nous avons des travaux d'excavation qui se montent suivant l'évaluation à 55 cents la verge cube et qui se sont élevés au coût réel de 88 cents ½ la verge cube.

Je n'ai pas l'habitude de m'excuser pour le temps que je prends à la Chambre, mais dans ce cas, je présente des excuses sincères car si je comprends qu'un tel sujet nécessite beaucoup de recherches—et comme c'était dans l'intérêt du pays, c'était une œuvre pleine d'attrait—pourtant il est impossible d'exposer ces chiffres d'une manière très claire sans courir le risque d'ennuyer les membres de la Chambre. Mais si ces chiffres sont fastidieux, ma seule excuse pour avoir pris si longtemps l'attention de la Chambre, c'est que le Gouvernement ne nous a pas donné assez de renseignements sur cette question. Je me propose en terminant de demander au premier ministre (sir Wilfrid Laurier) non pas à la requête du tout puissant président de la commission du chemin de fer, mais en mon humble nom seulement—d'élargir l'étendue de l'enquête qu'il se propose d'instituer. Je comprends que ma requête peut être négligée. Le premier ministre peut bien dédaigner l'humble source d'où provient la requête dans son désir de remplir un grand devoir public. Il doit comprendre que nous sommes depuis cinq ans engagés dans une dépense des deniers publics pour cette grande entreprise. Et que

ce soit à tort ou à raison, étourdiment ou criminellement, la dépense est immense, énorme—je pourrais dire dépassant toutes les bornes—et tout au moins dépassant les évaluations soumises à la Chambre. La confiance avec laquelle le pays s'est lancé dans la construction de cette ligne n'est pas justifiée par les résultats. Aussi, ce n'est pas sans raison que, représentants du pays, nous demandons qu'il y ait, non pas cette enquête petite, étroite, morcelée, ne signifiant absolument rien, mais une enquête vaste et complète. Si une enquête de cette nature justifie le ministère—et je serais heureux qu'il en fût ainsi pour la réputation du Canada—elle donnera à la population toutes les informations qu'elle désire connaître.

Après cinq ans de dépenses énormes et rapidement faites, nous sommes bien excusables de demander au Gouvernement de mettre le public au courant de la situation et de faire une enquête complète sur la manière dont on a employé ces vastes sommes de deniers publics.

Au comité des comptes publics, même si tout le monde se donnait la main pour faire la lumière sur cette question, il ne serait pas possible, avec le peu de temps à notre disposition, de se charger de ce travail et d'étudier en même temps les autres questions publiques, et par conséquent nous avons le droit de demander à l'honorable premier ministre d'instituer un tribunal composé de membres de cette Chambre avec mission de faire une enquête complète sur cette affaire et sur l'usage qui a été fait des deniers publics dans la construction du Transcontinental national, afin que le peuple sache si son argent a été sagement et honnêtement administré.

Je dois dire en passant que nous n'avons pas un comité des comptes publcs comme celui que nous devrions avoir. Tout le monde sait, et l'honorable premier ministre le comprend comme nous, que devant ce comité notre travail n'est pas facilité et que nos efforts ne sont pas secondés, mais qu'au contraire, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, toutes les tentatives de l'opposition pour faire la lumière et découvrir la vérité sont entravées et combattues par les partisans du Gouvernement.

Pour toutes ces raisons et pour cette autre encore que même si l'argent a été dépensé honnêtement, mais inconsidérément, il sera à l'honneur du Gouvernement et du pays de le faire constater, j'espère que l'honorable premier ministre n'abusera pas de sa majorité dans la Chambre pour faire rejeter la résolution que je soumets.

Si les raisons que je viens de donner ont quelque valeur, elles prennent plus d'importance encore en présence de l'attitude manifestement hostile du président de cette commission qui fait tout en son pouvoir pour empêcher toute enquête sur les questions concernant ce chemin de fer. C'est un argument de plus que je soumets à l'honorable premier ministre, en faveur d'une enquête complète sur toute l'affaire.

Il y a plus encore. Le Grand-Tronc-Pacifique, après avoir résisté pendant quelque temps, a fini par se soumettre, et cette soumission significative est de nature à faire supposer que cette compagnie serait disposée à faire de nouvelles concessions. Il est clair que le devoir du Gouvernement est de déclarer qu'il ne refusera pas une enquête sur cette partie du chemin, dans le Nouveau-Brunswick, dont la construction a été entreprise par le Grand-Tronc-Pacifique, pour le compte du Gouvernement et c'est une raison de plus pour que l'honorable premier ministre accorde la juste demande que je fais. Dans l'intérêt du pays, je demande au Gouvernement de donner à ce comité pleins pouvoirs d'instituer une enquête sur les affaires de la division est du Transcontinental national. J'ai l'honneur de proposer:

Que tous les mots après "Que" dans ladite proposition, soient retranchés et remplacés par les suivants:—

"Hugh D. Lumsden, en donnant sa démission comme ingénieur en chef du chemin de fer National-Transcontinental, a porté de graves accusations relativement à la dépense des deniers publics dans la construction dudit chemin de fer qui devraient être soigneusement étudiées, dans l'intérêt public;

"Et attendu que le coût de la division est dudit chemin de fer, d'après les estimations les plus récentes du Gouvernement, dépassera dans une si énorme mesure les prévisions soumises au Parlement en 1904 et 1905, qu'il donne lieu à de sérieuses appréhensions et demande une enquête des plus complètes;

"Qu'il soit, en conséquence, résolu,—Qu'un comité de sept membres soit nommé afin de faire une enquête sur lesdites accusations et sur toutes autres matières se rapportant à la construction de la division est dudit chemin de fer et à la dépense des deniers publics affectés à ces travaux;

"Que ledit comité soit autorisé à envoyer quérir personnes, papiers et documents, à interroger des témoins sous serment ou affirmation, et à faire rapport de temps à autre."

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Si de nouvelles preuves étaient nécessaires pour démontrer la sagesse du Parlement en confiant le règlement des disputes concernant la classification à un tribunal à l'abri des passions politiques, nous les aurions dans le discours de mon honorable ami (M. Lennox). Je tiens à le féliciter de l'étude approfondie qu'il a faite de la question. Il est entré dans les plus petits détails, comme un ingénieur seul aurait pu le faire et je le remercie de toutes les données qu'il a recueillies si laborieusement. Je signalerai cependant un ou deux points, sur lesquels il ne manquera pas de reconnaître son erreur, bien que je n'aie pas l'intention de

discuter aussi longuement qu'il l'a fait cette question de la classification.

D'abord, je crois que mon honorable ami est absolument dans l'erreur quand il dit que le bureau des arbitres n'a rien fait. Il a fait du travail et un excellent travail. Mais il ne faut pas oublier qu'en vertu d'une entente le tiers arbitre ne devait intervenir que lorsque l'ingénieur en chef de la compagnie et l'ingénieur du Gouvernement ou de la commission ne réussiraient pas à tomber d'accord, et depuis la nomination d'un nouvel ingénieur en chef, un grand nombre de questions ont été réglées sans l'intervention du tiers-arbitre. Cependant, ce dernier a été appelé à se prononcer dans plusieurs cas et le bureau d'arbitrage a fait beaucoup de travail.

Un autre point sur lequel mon honorable ami, fait erreur, c'est lorsqu'il dit que les comptes présentés par le Grand-Tronc-Pacifique n'ont jamais donné lieu à la moindre contestation. Je crois que l'honorable député n'a pas examiné attentivement le paragraphe 42a. Je lui signalerai un seul item; il n'est pas très important, mais il démontre que certaines classifications présentées par le Grand-Tronc-Pacifique ont été contestées. Dans une lettre en date du 14 septembre 1909, signée par M. Gordon Grant, ingénieur, il est dit:

Monsieur,—

Au sujet de mon récent voyage d'inspection des travaux exécutés par Macdonell et O'Brien, dans le lot "B" entre les milles 50 et 150, à l'ouest du pont de Québec, et entre les milles 150 et 163, des travaux exécutés par le Grand-Tronc-Pacifique, qui a obtenu l'entreprise du chemin entre les milles 150 et 200 à l'ouest du pont de Québec, je dois dire que la déduction que je me propose de faire sur les 13 milles construits par le Grand-Tronc-Pacifique pour surcharge dans la quantité et le classement des déblais s'élèvera à environ $15,000.

La somme n'est pas considérable, et ne porte que sur 13 milles, mais elle démontre que j'avais raison de dire que les factures présentées par le Grand-Tronc-Pacifique avaient été contestées, au moins une fois.

M. LENNOX: J'ai dit que je n'avais pas eu connaissance que M. Woods eût fait des objections et je serais surpris s'il en avait fait. Je connais parfaitement le cas dont parle l'honorable ministre.

L'hon. M. GRAHAM: C'est peut-être ce que mon honorable ami avait dans l'idée, mais ce n'est pas ce que j'ai compris, ni ce que la Chambre a compris, et je suis convaincu que le compte rendu non revisé me donnera raison. En dépit de tout ce que vient de dire mon honorable ami, la question se résume à ceci: le peuple du Canada reçoit-il la pleine valeur de l'argent dépensé pour le Transcontinental national?

Plusieurs DEPUTES: Non, non.

L'hon. M. GRAHAM: Il est heureux que les honorables députés de la gauche ne soient pas le peuple canadien, et ne parlent pas en son nom, car cette question du coût du Transcontinental national a été discutée à fond, au moins une fois, devant les électeurs et ils ont déclaré qu'ils voulaient la construction de ce chemin, même si le coût doit dépasser les premiers calculs, et nos honorables adversaires avaient porté ce coût aussi haut que possible.

Permettez-moi de consigner dans les "Débats" un tableau comparatif du coût des chemins de fer dans les différents pays. Je ne cite pas ces chiffres pour justifier le coût du Transcontinental, mais je veux démontrer que lorsque les honorables députés de la gauche crient si fort à propos du coût probable du chemin entre Moncton et Winnipeg, ils ne savent pas ce que coûte la construction des chemins de fer dans les autres pays, et même sur ce continent, car s'il existe quelque différence dans les prix, elle n'est pas assez grande pour ne pas s'expliquer par la différence dans les conditions qui prévalaient, il y a quelques années et celles qui prévalent aujourd'hui. Le coût de la construction des chemins de fer, par mille, est comme suit:

	Coût par mille.
Australie-sud	$ 37,250
Nouvelles-Galles du Sud	64,365
Allemagne	107,272
France	126,350
Italie	109,560
Russie	83,080
Autriche-Hongrie	87,816
Grande-Bretagne	272,291
Etats-Unis	58,664
Canada en général	55,638
Chemin de fer intercolonial.	62,885

Si je me rappelle bien, le coût du chemin entre Moncton et Winnipeg est estimé à $63,500. Si l'on tient compte du prix de tout ce qui entre dans la construction d'un chemin de fer, si l'on tient compte du fait que sur une grande partie du parcours, cette construction est très difficile, je maintiens que même aux chiffres cités par mon honorable ami, le Transcontinental ne coûtera pas plus cher que la moyenne des chemins de fer du Canada en tenant compte des conditions présentes.

Mon honorable ami est revenu sur cette question des $13,000,000. Je ne prendrai pas le temps de la Chambre à réfuter ses assertions, car il a eu soin de les réfuter lui-même, en disant qu'il comprenait parfaitement la question mais que le peuple, en général, ne la comprendrait pas. J'ai beaucoup de confiance dans le jugement du peuple, et je crois qu'il la comprendra aussi bien que mon honorable ami.

Permettez-moi de faire une ou deux autres remarques. Ce que le peuple désire savoir, c'est si nous en avons pour la va-

leur de notre argent. Mon honorable ami dit que non, parce que le coût du chemin dépasse les premiers calculs estimatifs. Les accusations peuvent se diviser en trois catégories: premièrement contre le président de la commission du Transcontinental national, M. Parent; deuxièmement, contre l'ingénieur en chef, M. Lumsden et troisièmement, contre la construction du chemin, laissant entendre qu'il y a eu malhonnêteté, collusion entre les entrepreneurs, l'ingénieur en chef, la commission et le Gouvernement. Pour que personne ne puisse échapper, il a pris soin d'étendre ses accusations sur toute l'entreprise et tous ceux qui y sont concernés.

Je me permettrai de refaire l'historique de la question, non spécialement au point de vue de la classification, qu'en rapport avec la résolution qui est soumise à la Chambre et à laquelle les remarques de l'honorable député (M. Lennox) ne s'appliquent guère. Quelles sont les méthodes employées par toute compagnie de chemin de fer, ou par cette commission?

Ils ont un ingénieur en chef à la tête d'une équipe d'ingénieurs. Le très honorable premier ministre du Canada ne connaît pas mieux cette classification que l'honorable député qui vient de reprendre son siège; tous les deux se ressemblent à ce point de vue-là. Ceux qui composent la commission, les fonctionnaires de différents départements de l'administration, ceux qui président à l'expédition des affaires et qui siègent de l'autre côté de la Chambre, les grandes compagnies de chemins de fer elles-mêmes doivent absolument baser leurs estimations sur les rapports des ingénieurs qu'ils chargent d'établir ces calculs. Je reconnais immédiatement que l'estimation primitive faite du coût du Transcontinental se trouve largement dépassée. A la dernière session, j'ai pris quelques minutes du temps de la Chambre pour signaler les raisons qui semblaient bonnes afin d'expliquer la cause et la nature de cette augmentation. Je ne fatiguerai pas davantage la Chambre, mais qu'on me permette d'insister auprès du chef du Gouvernement et auprès du public sur le fait que la voie ferrée actuellement en construction désignée sous le nom de Transcontinental ne peut être comparée à la construction primitive d'aucune autre ligne de ce continent. Pour établir cette comparaison, il faut tenir compte du fait que les autres voies ferrées ont été reconstruites en réalité; que leur niveau a été haussé et que leur ballast a été renouvelé. Cette comparaison peut se faire si l'on tient compte de l'état actuel des autres lignes qui ont véritablement rebâti, sur-exhaussé leurs voies, tandis que si le Grand-Tronc-Pacifique commence à transporter le trafic dans ces nouvelles conditions, ce chemin deviendra une ligne qui n'a pas son égale dans sa construction primitive parmi toutes

M. GRAHAM.

les autres voies ferrées du continent américain. Cela signifie quelque chose, il est juste de comparer le Transcontinental quand il commence son exploitation, avec d'autres lignes qui ont diminué leurs courbes, renforcé leurs rails et reconstruit leurs ponts par tout le pays. Mais nous dépendons absolument des ingénieurs. S'ils ont commis une erreur dans leurs calculs, nous acceptons cet état de choses tout en nous efforçant de tirer le plus grand bien de cette situation, mais cela n'affecte pas le peuple. Si celui-ci obtient une ligne de chemin de fer qui vaille l'argent qu'il consacre à cette construction, il sera satisfait.

Qu'on me permette de faire l'historique de la cause de la démission de M. Lumsden, parce que c'est là véritablement la question soumise à la Chambre. D'abord, toute la députation, du moins tous ceux qui siègent de ce côté-ci de la Chambre—ont cru qu'il surgirait du désaccord quant à la classification.

C'était là le sentiment général, et pourquoi? Parce que de telles difficultés ont surgi entre les entrepreneurs et toute compagnie qui a jamais construit un mille de chemin de fer au Canada ou dans un autre pays. Il était de sens commun de croire que ces difficultés surgiraient. Elles se sont produites, non pas seulement au sujet de la construction de ces voies ferrées, mais encore dans toutes les entreprises de travaux publics importants; oui, certes, dans tous les ouvrages exécutés par les gouvernements, par les compagnies ou par de simples particuliers. Eh bien, le Parlement, dans sa sagesse, sachant que ces difficultés surgiraient, a avisé aux moyens à prendre en vue du règlement de ces conflits, et voilà la raison d'être des bureaux d'arbitrage. C'était agir sagement. Je puis envisager cette question à un point de vue bien étrange, en réalité. Il peut arriver que je sois un partisan politique qui ne devrait pas s'occuper de cette question. Je pourrais trouver en celle-ci quelque chose qui constituerait une grande tentation pour moi; je pourrais en dire autant des honorables députés qui siègent à la droite. En effet, quelques-uns d'entre eux pourraient être tout aussi faibles que moi sous ce rapport-là. Le Parlement a cru que la plus grande garantie qu'on pouvait offrir à tout le Canada, c'était de se désintéresser de cette question et d'en confier la solution à un bureau d'arbitrage. Voilà ce qui fut consenti, je crois, par tous les membres de la députation.

Voyons maintenant quelles sont les bases de ces plans et devis. Après beaucoup de discussion entre M. Woods, représentant le Grand-Tronc-Pacifique, et M. Butler, agissant au nom de la commission du Transcontinental, dont les aptitudes ne sont pas surpassées par un autre ingénieur sur ce continent, on a décidé que les plans et devis

de cet ouvrage seraient basés sur le rapport de l'association américaine des ingénieurs des chemins de fer et des préposés à l'entretien de la voie. Après avoir étudié toute la question, après avoir reçu les meilleurs rapports d'ingénieurs depuis des années, la commission a divisé les plans et devis; elle a, par l'intermédiaire de M. Butler, et par celle de M. Woods, au nom du Grand-Tronc-Pacifique, accepté cette proposition comme base des plans et devis pour toute la voie, divisions de l'Est et de l'Ouest. Si je ne me trompe, on a fait exception quant aux travaux en ciment et en béton; à l'origine les plans et devis pour ces ouvrages-là étaient de M. Butler lui-même; ils avaient été acceptés "in toto" par le Grand-Tronc-Pacifique.

Connaissant M. Butler aussi intimement, ayant eu des relations d'affaires avec ce gentleman durant plsieurs années, j'estime que son travail est une réponse suffisante à tout ce qu'on pourrait dire au sujet des plans et devis des travaux à exécuter sur le Grand-Tronc-Pacifique et sur le Transcontinental national.

Au risque de fatiguer la Chambre, je veux rappeler ici pour qu'elles soient consignées aux " Débats " quelques-unes des dispositions de ces plans et devis. Les entreprises se trouvaient sous le contrôle de l'ingénieur en chef. Qu'importe ce que peut dire mon honorable ami (M. Lennox), il n'en est pas moins vrai que l'ingénieur en chef de la commission du Transcontinental avait toute la responsabilité de l'exécution de toutes conventions relatives à la division de l'Est; par un sou ne devait être payé sans approbation, de même qu'aucun travail ne pouvait être accepté sans son certificat. Je vais lire l'interprétation donnée au mot " ouvrage ", et au terme " ingénieur ", dans le but de faire voir où nous en sommes rendus et de faire connaître la grande autorité exercé par l'ingénieur en chef. Le mot " ouvrage " signifie dans ce contrat ce qui suit:

Signification du mot " ouvrage ".

1. Dans cette convention le mot " ouvrage " ou " ouvrages " signifiera, à moins que le contexte ne lui donne une signification différente, l'ensemble de tout l'ouvrage et de tous les matériaux requis que l'entrepreneur s'oblige par cette convention d'exécuter, fournir et accomplir.

Le mot " ingénieur " ou " ingénieur en chef " signifiera:

Définition des mots " ingénieur, ingénieur en chef ".

2. L'expression " ingénieur " ou " ingénieur en chef " employé dans cette convention ou dans les plans et devis y annexés, signifiera l'ingénieur en chef ou la commission, pour le temps présent agissant en cette qualité soit directement, soit par le sous-ingénieur en chef, l'ingénieur de district, l'ingénieur de division, l'ingénieur résident ou l'inspecteur, chargé immédiatement d'une partie des travaux dans la limite des devoirs qu'il doit remplir. Toutes instructions ou tous certificats donnés, ou toute décision rendue par quelqu'un agissant au nom de l'ingénieur en chef seront soumis à l'approbation de ce dernier qui pourra les annuler, les modifier comme il le jugera à propos. Dans tous les cas où l'entrepreneur ou les commissaires ne sont pas satisfaits de la décision de l'ingénieur ou de l'inspecteur chargé immédiatement de cet ouvrage, on pourra en appeler à l'ingénieur en chef.

La clause 15 du contrat se lit comme suit:

15. L'ingénieur sera le seul juge de l'ouvrage et des matériaux, quant à la quantité et à la qualité de ces derniers, et sa décision sur tous les sujets en discussion à propos de l'ouvrage et des matériaux, sera finale, et nul travail, supplémentaire ou non, nul changement ne sera reconnu comme ayant été exécuté, l'entrepreneur ne pourra réclamer paiement pour cet ouvrage, à moins que ce dernier n'ait été exécuté à la satisfaction de l'ingénieur ainsi que démontré par son certificat écrit, lequel certificat sera une condition antérieure au droit de l'entrepreneur d'exiger ce paiement-là.

L'hon. M. HAGGART: L'honorable ministre me permettra-t-il de lui demander si ces plans et devis ont été préparés avant qu'on eût calculé les quantités requises qui ont servi de base aux soumissions?

L'hon. M. GRAHAM: Ce sont là les plans et devis originaires préparés avant l'octroi d'aucune entreprise.

L'hon. M. HAGGART: Je comprends cela, mais j'aimerais savoir si les quantités préparées par les ingénieurs du département ont été basées sur la classification indiquée par M. Butler et les ingénieurs.

L'hon. M. GRAHAM: Oui, dans chaque cas elles étaient basées, je crois, sur ces spécifications ainsi préparées par ces fonctionnaires, les spécifications étant acceptées par les deux parties.

L'hon. M. HAGGART: Dans chaque cas?

L'hon. M. GRAHAM: Je le crois. Maintenant la clause 34 de ce contrat que j'ai lu se rapporte à un point très important à mon sens:

34. Des paiements en argent représentant environ 90 p. 100 de la valeur des travaux exécutés, faits approximativement des rapports des progrès de l'ouvrage y comptés aux prix convenus, ou déterminés par les conditions de cette convention seront faits à l'entrepreneur tous les mois, à la production du certificat écrit par l'ingénieur établissant que les travaux pour lesquels le certificat est accordé, ayant été réellement exécutés à sa satisfaction, et établissant la valeur de tels travaux mentionnés, soumis à l'approbation des commissaires; ledit certificat et ladite approbation seront une condition *sine qua non* du

droit de l'entrepreneur de recevoir 90 p. 100 ou telle partie de ce dernier. On retiendra la balance de 10 p. 100 jusqu'à la terminaison complète de tout l'ouvrage à la satisfaction de l'ingénieur en chef tant que ce dernier aura la haute main sur cet ouvrage; et au cours des deux mois qui suivront l'exécution complète de ces travaux, on acquittera la balance de 10 p. 100; et le certificat écrit de l'ingénieur garantissant l'exécution complète desdits travaux à sa satisfaction, sera la condition nécessaire du droit de l'entrepreneur de recevoir la balance de 10 p. 100 ou toute autre partie de celle-ci; excepté, toutefois que, lorsqu'il sera démontré par l'entrepreneur à la satisfaction des commissaires, que cette demande de 10 p. 100 ou d'aucune partie de ce montant, lui permettrait de hâter l'exécution des travaux, et qu'il consacrerait cette somme à cette fin; si, dans l'estime des commissaires, il appert que le dépôt donné par l'entrepreneur en garantie de l'exécution de son ouvrage est plus que suffisant pour assurer cette exécution, les commissaires pourront distraire ces 10 p. 100 ou aucune partie de cette somme en versements faits de temps à autre. Les commissaires pourront de temps en temps accepter comme terminée toute partie de l'ouvrage sur le certificat de l'ingénieur démontrant l'exécution de ce travail, et l'entrepreneur aura le droit de recevoir le paiement complet de l'exécution de ces tavaux de la même façon et aux mêmes conditions que si cette partie terminée se trouvait comprise dans tout l'ouvrage à exécuter. Les commissaires pourront, de temps à autre, utiliser aucune autre partie de cette ligne non encor acceptée comme terminée, aux conditions nécessitées pour le transport de tout l'acier servant à la superstructure de la voie de tous autres matériaux, et cet usage d'une partie quelconque dudit chemin de fer ne constituera en aucune façon une preuve que la commission accepte cette ligne ou en prend possession.

L'article 39 est conforme à ces données; je me propose de le lire pour faire connaître les pouvoirs assignés à l'ingénieur en chef et la confiance absolue que l'on doit attribuer au rapport qu'il nous fait dans chaque cas.

Le mesurage des travaux à exécuter et les certificats des progrès de cet ouvrage ne sauront, en aucune façon, lier les commissaires, ni être considérés comme finals ou comme établissant des montants à payer en dernier lieu; ils seront soumis à la revision de l'ingénieur dans le certificat final accordé par ce dernier; ils ne sauraient en aucune façon être interprétés comme constituants l'acceptation de l'ouvrage ou comme débarrassant l'entrepreneur de sa responsabilité, mais il devra lors de la complétion des travaux livrer ce même chemin de fer en bon ordre, suivant la véritable intention et la véritable interprétation de cette entente.

Sans plus d'explications, je demanderai à mon honorable ami (M. Lennox) de me dire quelle autre mesure de précaution il aurait songé à incorporer dans le contrat, si le hasard l'avait fait premier ministre du Canada, président de la commission du Transcontinental ou ministre des Chemins de fer. Celle qui s'y trouve actuellement n'est-elle pas complète, n'offre-t-elle pas les meilleures garanties au pays? Si l'on vient à s'écarter des stipulations du contrat, nous nous en apercevons bien. Ces stipulations, j'affirme qu'elles offrent autant de garantie que celles que n'importe quelle compagnie au monde pourrait imaginer pour se protéger contre les entrepreneurs.

Je le répète, on prévoyait les divergences d'opinion, et c'est pourquoi le Parlement a décidé dans sa sagesse de faire régler les différends non par des partisans ou des membres de la Chambre qui pourraient y avoir quelque intérêt politique, mais plutôt par un tribunal indépendant dont l'un des membres doit être l'ingénieur en chef de la commission du Transcontinental. Certes, l'ingénieur en chef de la commission devrait être capable de prendre l'intérêt de cette dernière, qui est celui du public; il devrait être en mesure de défendre ses propres travaux, ceux qu'il a approuvés au cours des mois précédents, et d'exposer les motifs des décisions prises.

D'autre part, l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique devrait être capable de soutenir les objections soulevées par la compagnie à l'égard d'une partie quelconque des travaux. Comme il est tout naturel que chacun d'eux tienne à la manière de voir qui lui est propre, un troisième arbitre devait être nommé au cas de désaccord. Aux termes du contrat, ce n'est que dans ce cas-là que le tiers arbitre doit intervenir. Le Grand-Tronc-Pacifique devant solder l'intérêt et assumer le fardeau de l'entreprise, on avait pensé que cela devait suffire à l'engager à veiller à ce que le coût de la construction ne fût pas excessif; on avait pensé aussi que l'ingénieur en chef de la commission du Transcontinental aurait, comme c'était son devoir, le souci de l'intérêt de la commission et du public, et qu'au cas d'accord sur un point quelconque—les observations de mon honorable ami me le font affirmer—le public ne saurait rien trouver à redire aux décisions prises, puisqu'elles doivent, selon toute probabilité, représenter un juste milieu entre les opinions contraires des deux ingénieurs.

Au cas de désaccord entre eux, il devait être nommé un tiers arbitre; or, afin que le public comprenne bien ce qu'il croit—pour me servir du langage de l'honorable préopinant—je veux donner lecture de deux des clauses du contrat qui portent sur ce point et se trouvent incorporées dans la loi de 1903. L'article 4 de ce contrat est ainsi conçu:

4. La division de l'Ouest est de plus, pour faciliter les références, réputée partagée en deux sections, l'une comprise entre le terminus est et le versant oriental des Montagnes Rocheuses à l'ouest (désignée aux présentes sous le nom de "section des prairies"), et l'autre comprise entre la limite orientale des Mon-

tagnes Rocheuses et le terminus occidental de la dite section (désignée aux présentes sous l'appellation " section des montagnes "). Ladite limite est des Montagnes Rocheuses sera déterminée après qu'aura été établi le tracé de la ligne, et après que des études et arpentages réellement faits en auront établi le profil, sur ledit tracé, et elle sera établie et arrêtée sur les données résultant desdits arpentages et études par l'ingénieur en chef de la compagnie et l'ingénieur en chef du Gouvernement, en tenant compte des accidents physiques de la région et du coût de la construction, et en s'efforçant autant que possible de déterminer le point auquel prend fin la construction plus facile et moins coûteuse particulière à la région des prairies et où doit commencer le travail plus difficile et plus coûteux qu'exige la construction dans les montagnes et, au cas de désaccord entre les ingénieurs, la contestation sera vidée par les ingénieurs et un tiers arbitre, qu'il choisiront, et au cas où ils ne pourraient s'entendre sur le choix du tiers arbitre, le juge en chef de la cour suprême du Canada peut nommer ce tiers arbitre et la décision de la majorité d'entre eux sera finale.

Cette clause, j'en conviens, a trait à la division de l'Ouest, mais la Chambre verra que la clause 7, dont je vais donner lecture, se rattache à celle que je viens de citer et rend applicables à la division de l'Est aussi bien qu'à celle de l'Ouest les stipulations relatives à l'arbitrage. L'article 7 du contrat est conçu comme suit:

7. Afin d'assurer pour la compagnie en sa qualité de locataire de la division de l'Est dudit chemin de fer, la construction économique dudit chemin de fer dans des conditions telles que l'exploitation s'en puisse faire dans les conditions les plus avantageuses, il est par les présentes convenu que les devis de la construction de la division de l'Est seront soumis à l'approbation de la compagnie avant le début des opérations de construction et que lesdits travaux seront exécutés en conformité desdits devis et seront subordonnés à la surveillance et à l'acceptation de l'ingénieur en chef désigné par le Gouvernement et de l'ingénieur en chef de la compagnie; et, au cas de désaccord quant au devis, ou au cas où les ingénieurs ne s'entendraient pas à l'égard des travaux, la controverse sera décidée par lesdits ingénieurs et un tiers arbitre, à être choisi de la manière réglée en l'article quatre du présent contrat.

Telle est la convention ratifiée par le Parlement; tel est l'article en conformité duquel les travaux furent entrepris; telles sont les conditions auxquelles le Grand-Tronc-Pacifique s'engage à exploiter la division de l'Est du Transcontinental à être construite par le Gouvernement. Tel est le traité conclu par le Parlement et dont on nous demande de nous écarter en réalité en chargeant un comité composé de divers membres de la droite et de la gauche de régler les différends de cette nature, quand nous avons déjà nous-mêmes confié ce soin à un tribunal d'arbitrage.

M. R. L. BORDEN: Sur quel texte l'honorable ministre fonde-t-il son amendement?

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami a le texte de l'amendement, moi, non.

M. R. L. BORDEN: Quel est le texte de loi veux-je dire, que l'honorable ministre considère comme privant le Parlement de quelque privilège dont il jouissait auparavant, d'un droit quelconque d'investigation?

L'hon. M. GRAHAM: Cette question est claire, l'autre ne l'était pas. Il n'est pas de texte de loi susceptible de dépouiller le Parlement d'aucun de ses droits; l'autorité suprême, c'est lui; mais c'est lui aussi qui, exerçant son autorité souveraine, a prescrit à l'égard du règlement de ces différends, des mesures qui se trouvent incorporées dans le contrat. Il n'agirait pas sagement si, se prévalant de son autorité suprême, il se chargeait de régler les différends à la place d'un autre tribunal auquel il a déjà confié ce soin.

M. R. L. BORDEN: En l'absence de toute convention semblable à l'égard de l'arbitrage, ces différends eussent été portés devant la cour de l'échiquier en la manière ordinaire. L'honorable ministre prétend-il que la substitution d'une convention d'arbitrage place le Parlement dans une situation différente de celle où il se trouverait si l'on avait laissé subsister le recours ordinaire.

L'hon. M. GRAHAM: Oui, jusqu'à certain point.

M. R. L. BORDEN: A quel égard?

L'hon. M. GRAHAM: Dans le cas que suppose mon honorable ami le Parlement s'en serait rapporté à la cour de l'échiquier; mais il en a décidé autrement: il a conçu et adopté un autre mode de règlement. Ayant adopté cet autre mode de règlement, il doit s'en tenir aux dispositions par lui arrêtées et qui sont incorporées dans le contrat qu'il a conclu avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

M. R. L. BORDEN: Sur quel principe l'honorable ministre se fonde-t-il pour prétendre que la substitution d'un tribunal à un autre dépouille le Parlement de certains de ses droits en matière d'investigation?

L'hon. M. GRAHAM: Je me suis déjà efforcé d'expliquer à mon honorable ami que le Parlement est l'autorité suprême et qu'il lui est loisible d'exercer ses droits dès à présent s'il le juge à propos. En instituant un tribunal indépendant, le Parlement a exercé son droit, il en a usé pleinement.

M. S. BARKER (Hamilton-est): Dans quel but alors le premier ministre a-t-il déposé son projet de résolution?

L'hon. M. GRAHAM: Dans le but de s'enquérir des accusations portées par l'in-

génieur en chef contre certains de ses subalternes, sans toutefois les nommer ni indiquer de quoi ils se seraient, selon lui, rendus coupables.

Que mon honorable ami me permette de suivre son raisonnement; si l'affaire qui nous occupe avait été réglé par un tribunal d'arbitrage ou par la cour de l'échiquier, estime-t-il qu'il y aurait encore lieu d'instituer une enquête sur les dépositions recueillies par la cour de l'échiquier?

Sir WILFRID LAURIER: Très bien! très bien!

L'hon. M. GRAHAM: Envisageons la question à ce point de vue-là. Le différend est actuellement soumis à l'arbitrage.

M. R.L.BORDEN: Le ministre parle en ce moment d'un différend survenu entre le Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement, mais il est une autre question entièrement différente, c'est celle qui se pose entre le Gouvernement et le peuple et entre le Gouvernement et le Parlement qui représente le peuple. Je reviens à mon point de départ.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable chef de l'opposition élude ma question. Je lui ai demandé si, le différend ayant été réglé par un tribunal d'arbitrage ou par la cour de l'échiquier, il considère que la Chambre aurait raison de charger un comité de faire une enquête portant sur les dépositions et de se prononcer sur une affaire déjà portée devant un autre tribunal?

M. R. L. BORDEN: La dépense dépassant d'une manière aussi alarmante les prévisions établies par le Gouvernement en 1903-04, je n'hésite pas à dire que le Parlement devrait le faire.

L'hon. M. GRAHAM: Je suis bien heureux d'avoir obtenu une telle réponse; elle pourra être utile à son heure.

M. R. L. BORDEN: Mon honorable ami pourra s'en prévaloir à son aise.

L'hon. M. GRAHAM: Qu'il me soit permis d'insister encore sur ce point. Ce n'est ni le premier ministre ni le président de la commission du Transcontinental, ni l'ingénieur en chef, mais bien le Parlement qui a décidé que cette affaire fût portée devant un tribunal autre que la cour de l'échiquier et le Parlement.

Le Parlement a adopté une loi, il a mis dans le marché que ce tribunal serait créé —et comment il se composerait pour décider les questions semblables à celles qui font l'objet du présent débat. Ayant exercé son droit d'enlever ces affaires à la cour de l'échiquier pour les soumettre à un autre tribunal, le Parlement devrait s'en tenir à ce qu'il a fait après mûre réflexion.

M. A. MEIGHEN (Portage-la-Prairie): Le ministre veut-il expliquer comment il est possible de dire que, dans un cas de tarification abusive, la commission du Transcontinental représente le public aux prises avec une compagnie de chemin de fer, et veut-il citer un exemple pour bien faire comprendre ses explications?

L'hon. M. GRAHAM: Cela est une digression, mais je vais tâcher de contenter l'honorable député. D'abord, la commission représente le Parlement, comme celui-ci représente la population canadienne. Le Parlement a dit à la commission qu'il a nommée: Mettez-vous à l'œuvre et construisez ce chemin de fer; un ingénieur en chef sera nommé et, s'il s'élève un différend entre le Grand-Tronc-Pacifique et la commission du Transcontinental, il faudra établir un tribunal qui se composera de notre ingénieur en chef, qui est l'ingénieur du public, et l'ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique, et ces deux-là en choisiront un troisième, s'ils ne peuvent pas tomber d'accord, le juge en chef du Canada en choisira un troisième au nom du public.

M. MEIGHEN: Le ministre citera-t-il un exemple pour démontrer comment l'ingénieur en chef de la commission du Transcontinental peut représenter le public lors d'un différend avec le Grand-Tronc-Pacifique relativement à la tarification?

L'hon. M. GRAHAM: J'ai indiqué le plus clairement que j'ai pu le faire comment le public est protégé, et l'honorable député le comprendra s'il veut bien examiner la situation pendant un instant. Qu'on me permette maintenant de continuer l'historique de cette affaire. Le 26 juin 1906, un entretien eut lieu à Ottawa entre les commissaires, M. H. D. Lumsden, ingénieur en chef, M. Morse, M. Kelliher, ingénieur en chef, et M. H. A. Woods, sous-ingénieur en chef. M. Morse présente le mémoire suivant:

Mémoire de M. Morse:

Le Grand-Tronc-Pacifique nommera un ingénieur dans chaque division dont il entreprendra la construction.

Chaque fois que le Grand-Tronc-Pacifique commencera à construire la voie dans une division, la commission lui fournira à son bureau de Montréal deux copies de la carte et les plans du tracé définitif. La carte devra indiquer les contours et donner tous les renseignements ordinaires; les plans indiqueront les quantités approximatives de déblais dans chaque tranchée et leur classement et ils donneront tous les autres renseignements qu'on trouve ordinairement sur les plans d'un tracé définitif.

L'ingénieur de la commission fournira à l'ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique au bureau de la compagnie à Montréal des copies de toutes les notes concernant les coupes transversales, etc., nécessaires pour établir les estimations provisoires et définitives des quantités de déblais.

Les ingénieurs des différentes divisions devront discuter à fond toutes les questions ayant trait à la construction économique et efficace de la ligne, des bâtiments, constructions et cours. Au cas de désaccord, toutes les questions devront être soumises, par l'entremise de leurs ingénieurs en chef respectifs au gérant général du Grand-Tronc-Pacifique et de la commission et être décidées par eux.

L'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique, ou son représentant, devra avoir toutes les facilités d'examiner les estimations, pièces justificatives de manière à pouvoir renseigner la compagnie et obtenir dans le plus bref délai l'approbation du Grand-Tronc-Pacifique.

Le 17 août 1906, le gérant général du Grand-Tronc-Pacifique a adressé au président de la commission une lettre dont voici un extrait:

Au sujet des pourparlers qui ont eu lieu entre vous, les commissaires, l'ingénieur en chef H. D. Lumsden, l'ingénieur en chef B. B. Kelliher, le sous-ingénieur en chef, H. A. Woods et moi, dans la salle des réunions de la commission, le 29 juin, relativement à la surveillance conjointe des travaux de la division de l'Est, lorsque nous vous avons laissé un mémoire indiquant sommairement de quelle manière nous suggérions que cette surveillance devait s'exercer, proposition que vous et vos collègues avez approuvée, et lorsque vous avez eu l'obligeance de dire que vous nous prépareriez certaines données et que l'entente sera mise en vigueur lorsque je vous écrirais, je dois dire que les renseignements mentionnés dans le mémoire que je vous ai remis sont, j'imagine, prêts à être communiqués à notre département d'ingénieurs. Nous sommes également prêts à entreprendre la surveillance en commun, et je renouvelle la demande que je vous ai faite dans le mémoire, en conformité de l'article 7 de la convention du mois de juillet 1903, qui décrète que la surveillance, l'inspection et l'acceptation des travaux de la division de l'Est du chemin de fer national transcontinental seront attribuées conjointement à l'ingénieur en chef de l'Etat et à celui de la compagnie de chemin de fer.

Le personnel de notre département des travaux de génie qui s'occupera de la surveillance conjointe se composera de MM. B. B. Kelliher, ingénieur en chef, H. A. Woods, sous-ingénieur en chef, W. H. Mann, ingénieur divisionnaire; John Armstrong, ingénieur divisionnaire.

Notre intention est que M. Woods se consacre presque exclusivement à la construction de cette partie de la ligne et que vous confiez dans le moment à MM. Mann et Armstrong les sections "F" et "B".

Le 27 août 1906, la commission adopta la résolution suivante:

L'honorable S. N. Parent, président.

La correspondance relative à la demande par le vice-président et le gérant général de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique de certains renseignements qui permettraient à cette compagnie de surveiller, de concert avec les commissaires, la construction de la division de l'Est du chemin de fer national transcontinental a été soumise et

La commission a décidé que les renseignements soient fournis à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et que l'ingénieur qu'elle a préposé à la division de l'Est ait accès aux documents des ingénieurs divisionnaires de la commission afin qu'il puisse se mettre au courant de la situation.

La résolution suivante a aussi été adoptée le 25 août 1906:

La commission décide que l'ingénieur en chef, ou l'ingénieur en chef intérimaire, est autorisé à conférer de temps à autre avec l'ingénieur en chef ou le sous-ingénieur en chef de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, en conformité de l'article 7 de l'annexe de la loi concernant le chemin de fer national transcontinental.

Le 3 octobre 1907, dans une lettre adressée au président de la commission, M. Morse a demandé qu'on lui envoie toutes les notes relatives aux coupes transversales se rapportant aux paiements qui ont eu lieu, et qu'à l'avenir ces renseignements lui soient transmis tous les mois avec une copie des estimations mensuelles en détail.

Le 9 octobre 1907, M. Lumsden, ingénieur en chef, a écrit à la commission déclarant qu'il avait donné ordre aux ingénieurs divisionnaires, aux endroits où la construction de la voie était en cours, de préparer des duplicata des notes concernant les coupes transversales à l'usage des ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique, de discuter à fond avec eux toutes les questions relatives à la construction économique et efficace de la voie et de leur faciliter de toutes les manières l'examen des estimations, etc., et que, de plus, des copies de ces documents avaient été, aussitôt reçues, transmises au Grand-Tronc-Pacifique.

En ce qui concerne l'observation de la convention relative à la surveillance conjointe et l'accomplissement des volontés du Parlement, le Gouvernement a fait tout ce qu'aurait pu faire, pour se protéger, une compagnie constituée en corporation.

Examinons maintenant d'autres phases de l'historique de l'affaire. Ainsi que l'honorable député (M. Lennox) l'a fait observer à l'endroit, MM. Hogan et Macdonell ont été les premiers concessionnaires des travaux à l'ouest de Québec, sur une distance de 150 milles. L'entreprise a été transportée à MM. Macdonell et O'Brien qui ont concédé à la compagnie Davis la construction de 50 milles. M. McArthur a obtenu la section de Winnipeg à Superior-Junction, à peu près 245 milles. Les travaux de construction ont été commencés. Je constate que M. Woods, ingénieur en chef intérimaire du Grand-Tronc-Pacifique a écrit, le 7 et le 8 d'octobre et le 4 de novembre, des lettres traitant du classement et blâmant certaines choses, les unes d'une manière générale et les autres plus minutieusement. Je désire citer un passage de l'une de ses lettres. L'enquête dans l'affaire Hodgins a examiné cet incident à fond, mais je désire le signaler de nouveau à la Chambre car il fait partie

du présent dossier, et je veux faire ressortir une chose ou deux à ce sujet, afin de prouver que M. Woods faisait complètement erreur en affirmant ce qu'il affirmait. J'emprunte ce passage à la lettre du 7 octobre 1907:

Ainsi qu'il a été dit précédemment, ces classements abusifs n'ont pas lieu par suite d'une erreur de jugement ni d'une décision des ingénieurs divisionnaires qui sont entièrement renseignés sur la nature des travaux, mais par suite des ordres arbitraires de leur supérieur. Nous devons protester vivement contre les classements mentionnés plus haut qui augmentent d'une façon alarmante le coût des travaux, et demander respectueusement que les travaux soient visités par son ou par le sous-ingénieur en chef et qu'une décision soit rendue au sujet des classements qui sont faits. Veuillez remarquer que les moyennes données plus haut ont trait aux travaux exécutés jusqu'au 31 août. Nous ne savons pas quelles seront les estimations pour le mois de septembre.

Ce que je veux faire observer c'est que les ingénieurs ne sont pas autorisés à agir d'eux-mêmes ou d'après ce qu'ils connaissent. Après que j'eusse reçu ce rapport (n° 42a) j'adressai de Brockville cette dépêche au secrétaire de la commission du Transcontinental.

Dans une lettre de M. H. A. Woods, sous-ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique, datée du 7 octobre 1907, je relève ces mots dans le dernier paragraphe: "Ainsi qu'il a été dit précédemment, ces classements abusifs n'ont pas lieu par suite d'une erreur de jugement ni d'une décision des ingénieurs divisionnaires, mais par suite des ordres arbitraires de leurs supérieurs." Si vous avez une idée de ce qu'il veut dire, veuillez me l'expliquer.

En réponse à cette dépêche, je reçus une lettre appelant mon attention sur certains témoignages rendus pendant l'enquête dans l'affaire Hodgins (pp. 398, 399, 400 et 401). Vous y trouvez certaines assertions faites par l'un des ingénieurs divisionnaires. Et, dans une lettre signée par M. Lumsden lui-même en sa qualité d'ingénieur en chef, se trouve le passage suivant:

Après notre retour, a eu lieu sur le train un entretien auquel nous avons assisté, ainsi que les ingénieurs et les entrepreneurs, et d'après la conversation qui s'est engagée et les déclarations de MM. Doucet, Grant, Henstis et Hervey. corroborées par des lettres de MM. Bourgeois, Matthews et Girdwood, il semble que M. Woods doit avoir fait erreur lorsqu'il a déclaré qu'on n'a tenu aucun compte du devis et qu'on a accordé des sommes excessives, non par suite d'une erreur de jugement mais, si je comprends bien, d'après des instructions spéciales du sous-ingénieur divisionnaire, ou, comme il le dit dans la dernière partie de sa lettre, par suite d'ordres arbitraires de leurs supérieurs.

Nous voyons donc qu'ils se sont réunis et, après avoir complètement discuté la question, M. Lumsden tira la conclusion —ce que démontre, je crois, la preuve faite lors de l'enquête sur l'incident Hodgins— que, quoi qu'ait pu penser M. Hodgins à ce moment-là, il s'était absolument trompé en décarant que ces ingénieurs avaient été influencés par leurs supérieurs lorsqu'ils préparaient leur rapport.

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

Reprise de la séance.

2e LECTURE.

Bill (n° 110) relatif à la "Algoma Central and Hudson Bay Railway Company"—M. Tolmie.

Bill (n° 111) relatif à la "Dominion Millers' Association"—M. Harris.

Bill (n° 112) constituant l'Ordre Indépendant des Rechabites"—M. Verville.

Bill (n° 113) relatif à la "Manitoulin and North Shore Railway Company"—M. Tolmie.

Bill (n° 114) relatif à la "Richelieu and Ontario Navigation Company"—M. Forget.

Bill (n° 115) constituant la "St.Lawrence Power Transmission Company, Limited"—M. Pardee.

Bill (n° 116) constituant la "Toronto and Eastern Railway Company"—M. Fowke.

3e LECTURE.

Bill (n° 33) constituant la "Northern Mortgage Company of Canada"—M. A. Haggart.

REPRISE DE LA DISCUSSION D'UNE MOTION RELATIVE A LA SERIATION DES DEBLAIS DU TRANSCONTINENTAL.

La Chambre reprend la discussion de la motion de sir Wilfrid Laurier demandant la nomination d'un comité spécial, et de l'amendement proposé par M. Lennox.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Avant la suspension de la séance à six heures, j'avais traité certains points du contrat passé avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique tels que les devis, les précautions minutieuses prises par le Gouvernement pour la protection du pays, en établissant une double surveillance par la compagnie et par les commissaires du Transcontinental pour le compte du Gouvernement. L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) a donné à entendre dans ses remarques qu'il pouvait y avoir collusion entre la compagnie du Grand-Tronc et la commission pour permettre que le coût de construction soit très élevé, à l'avantage de quelqu'un qui n'est pas nommé.

Monsieur l'Orateur, si mon honorable ami occupait mon poste pendant deux ou

trois semaines, je crois qu'il dirait au pays qu'il n'existe absolument aucune raison, rapprochée ou éloignée, de porter telle insinuation ou accusation. Mon expérience avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et toutes les compagnies de chemins de fer me permet de dire qu'elles veulent toujours prendre tout ce qu'elles peuvent, et ce n'est pas une tâche facile, je puis en donner l'assurance à mon honorable ami, de traiter avec une compagnie de chemin de fer, de lui céder le moins possible et de protéger en tout les intérêts du public. Les compagnies de chemins de fer ont à leur service les meilleurs hommes qui peuvent se trouver, car elles ne sont pas limitées comme le Gouvernement dans le chiffre du traitement qu'il faut donner; elles paient autant qu'il est nécessaire pour aller chercher les meilleurs hommes de loi ou d'affaires, soit dans le pays, soit à l'étranger. C'est avec ces hommes que les membres du Gouvernement et les fonctionnaires publics ont à traiter; ce sont eux avec lesquels nous discutons tous les jours, et nous agissons de la façon que nous croyons être juste dans l'intérêt du peuple, nous ne cédons jamais un iota de ce que nous croyons être la justice.

Je veux de nouveau faire comprendre à la Chambre que l'insinuation de mon honorable ami ne repose sur aucun fondement; aucun membre du Gouvernement ou personne n'a jamais pensé que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement pouvaient être de collusion, ou que le Grand-Tronc-Pacifique désirait ajouter $1 au coût de la construction du chemin.

Mon honorable ami a dit aussi, et ce fut probablement la partie la plus longue de son discours, que le calcul final d'après le cahier des charges ne prouvait pas toujours que l'entreprise avait été accordée au plus bas soumissionnaire. Cette assertion paraîtra grave à ceux qui n'ont pas d'expérience en ces choses. Toutes les grandes compagnies et les meilleurs ingénieurs du monde accordent, je crois, leurs entreprises en faisant leurs calculs sur ce que l'on appelle le cahier des charges. L'estimation du coût n'est toujours qu'approximative; on fixe un certain prix pour chaque sorte de matérieux, tant pour la terre, tant pour la roche détachée, tant pour le roc vif, et bien que le calcul approximatif puisse paraître à un profane bien éloigné de la réalité, le fait n'en existe pas moins que le pays ou la compagnie ne paie que pour les déblais enlevés, et au prix fixé pour chacun d'eux. J'ai discuté cette question longuement avec quelques-uns de mes ingénieurs et avec d'autres, et tous sont fortement d'avis que la meilleure manière de donner ces entreprises, non seulement pour ce genre de travaux, mais pour tous les grands travaux, est de se baser sur un cahier des charges; car bien qu'il puisse

y avoir des différences entre les résultats et le coût approximatif calculé en premier lieu, vu que les quantités peuvent varier, sur le tout il n'y a pas grande différence avec le prix établi dans le contrat. Ces contrats ont été faits en la manière ordinaire, avec l'approbation de l'ingénieur en chef, lequel, avec son personnel d'assistants, a fait les calculs approximatifs du coût total, et dans chaque cas, l'entreprise a été accordée au plus bas soumissionnaire.

J'arrive maintenant au point soulevé par mon honorable ami dans son discours, et je ne veux pas que l'on se méprenne sur mes paroles. Lorsque nous arrivâmes à des travaux que la compagnie du Grand-Tronc avait elle-même entrepris de faire, j'ai discuté la question avec M. Morse, alors gérant général; cette discussion n'a pas eu lieu, cependant, avant que la compagnie eut accepté l'entreprise, parce que si je me rappelle bien, elle a obtenu les travaux avant que je devinsse membre du gouvernement. Mais en discutant la question un jour avec lui, j'ai appelé son attention sur le fait que la compagnie avait pris l'entreprise des travaux de construction de ce chemin. Il me dit que la compagnie avait fait cela afin de pouvoir offrir des soumissions dans chaque cas et être prêt à faire les travaux lorsqu'elle croyait que le prix était juste.

Si un entrepreneur acceptait de faire les travaux à un prix moindre que celui auquel la compagnie les a entrepris c'est une bonne preuve que le prix payé à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est un prix juste. Telle est la raison qu'il a fait valoir fortement devant moi, et que j'offre à la Chambre et au pays. Il n'en est pas moins vrai que c'est la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui a obtenu l'entreprise, et je soumets à tous les hommes d'affaire la situation telle qu'elle m'est apparue et qu'elle m'apparaît encore. Nous sommes donc en présence d'une compagnie qui non seulement sera la locatrice du chemin lorsqu'il sera construit, et qui devra payer l'intérêt sur le coût de sa construction, mais cette compagnie est en outre celle qui fait les travaux, qui aide à construire la ligne, et plus que cela qui doit faire l'inspection non seulement de ses propres travaux mais aussi de ceux confiés à des entrepreneurs rivaux.

Cela a amené un état de choses entièrement nouveau. Si la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'avait pas obtenu l'entreprise des travaux, la deuxième démarche qui a été faite n'aurait pas eu sa raison d'être, et cette démarche a été faite avec bon droit et en justice pour toutes les parties intéressées. Ce nouvel état de choses existant, il est facile de comprendre que les entrepreneurs aient dit: "nous sommes non seulement des concurrents de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, mais nous

sommes soumis à l'inspection de nos concurrents de même qu'à celles du Gouvernement. Afin donc de rendre justice j'ai dit, et les commissaires ont dit aussi, à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Il faut trouver un mode qui vous guide dans les plaintes que vous pourrez faire, afin qu'aucune injustice ne soit commise à l'égard d'aucune personne. Vous devrez porter vos plaintes promptement au sujet de la tarification ou sériation, afin qu'on puisse les étudier immédiatement, si c'est nécessaire, et que les autres entrepreneurs, à part vous-mêmes, ne puissent pas être empêchés de faire leurs paiements aux sous-entrepreneurs. Si nous n'avions pas fait cela, je le demande à tout homme d'affaires, est-ce que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'aurait pas pu retarder tous les travaux sur la partie est du chemin de fer transcontinental. En refusant ou en négligeant d'inspecter ou d'approuver les travaux exécutés, elle aurait pu empêcher tout autre entrepreneur de terminer les travaux qu'il avait entrepris. Cela n'eut pas été dans l'intérêt du chemin ni dans l'intérêt du pays, et c'eut été certainement une grande injustice à commettre envers les citoyens du Canada qui ont placé leurs capitaux dans les travaux de construction de ce chemin.

Nous avons donc tenu conférence, et rien ne s'y est fait secrètement. Mon honorable ami paraît vouloir ridiculiser cette manière d'agir. C'était pourtant une proposition d'affaire très juste, très franche et pas du tout secrète. La conférence a eu lieu et, si je me rappelle bien, à cette conférence assistaient M. Hayes, peut-être aussi son ingénieur, M. Parent, et aussi, je crois, M. Biggar, son avocat, de même qu'un ou deux membres du Gouvernement à part moi-même.

Après une longue discussion, on arriva à définir la situation telle qu'elle existait, et je prends toute la responsabilité de la chose. Nous avons dit: Il nous faut arriver à une entente d'après laquelle ces plaintes au sujet de la sériation ou toute autre difficulté, seront portés promptement afin que dans aucun cas la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, qui est une partie intéressée, comme entrepreneurs et inspecteurs, ne puisse retarder les travaux d'un autre entrepreneur. A la suite de la discussion qui a eu lieu le 10 janvier 1908, l'entente suivante fut rédigée:

L'ingénieur en chef des commissaires soumettra promptement de temps à autre les états estimatifs mensuels des entrepreneurs au sous-ingénieurs en chef de la compagnie à Montréal pour son approbation. Si celui-ci offre des objections à ces états, il devra les soumettre promptement à l'ingénieur en chef des commissaires et lesdits ingénieurs devront les étudier et si possible donner leur décision de temps à autre, et au cas où ils ne s'accorderaient pas ils pourront, en tout temps, avant ou à l'époque du paiement final, au choix de l'une ou l'autre des parties les soumettre à des arbitres tel qu'il est prévu dans l'entente du 29 juillet 1903, mais dans aucun cas le paiement des travaux sur ces états mensuels ne sera retardé, excepté du consentement des commissaires. Au cas ou l'ingénieur en chef des commissaires et le sous-ingénieur en chef de la compagnie ne s'accorderaient pas sur le paiement final, celui-ci sera retardé jusqu'à ce que la difficulté ait été réglée par arbitrage, tel qu'il est prévu dans ladite entente du 29 juillet 1903.

M. GRAHAM.

Après que l'on se fût ainsi entendu les états de travaux furent envoyés à Montréal, et M. Woods, au nom de la compagnie, formula des objections au sujet de la sériation dans les districts "B et F", et au sujet de l'évaluation excessive des déblais dans ce dernier district. Cette entente avait été adoptée, et je veux de nouveau appeler l'attention des hommes d'affaires dans cette Chambre sur la justice absolue qu'elle offre pour la protection de toutes les parties. Il n'apparaît donc pas, ainsi que mon honorable ami l'a prétendu, que le Gouvernement fût de collusion avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Si tel eut été le cas, cette entente n'aurait pas été rédigée, parce que nous aurions fait justement ce que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique désirait, ou qu'elle aurait fait elle-même justement ce que nous désirions.

Mais afin que tous pussent obtenir justice cette note fut rédigée, agréée, et les objections subséquemment faites furent basées sur les termes de cette convention.

Il a été beaucoup question de classification. Je ne me propose pas d'entrer dans les détails de cette classification, je n'en dirai qu'un mot en passant. Le mode d'opération ayant donné lieu à des critiques en janvier 1908, M. Lumsden, de retour d'un voyage d'inspection de la voie ferrée, fit connaître aux divers ingénieurs son interprétation du cahier des charges. Si l'interprétation faite par M. Lumsden n'avait pas été approuvée par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, nous aurions sur-le-champ reconnu à celui-ci le droit d'en différer; mais je vois que cette interprétation de M. Lumsden fut approuvée par l'ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique, quoique en toute justice il ait fait observer plus tard que les ingénieurs ne s'en tenaient pas à cette interprétation de M. Lumsden, et c'est encore là la principale question que les arbitres aient à décider, cette interprétation ayant été acceptée sans réserve de part et d'autre. Avec la permission de la Chambre, je donnerai lecture de la correspondance à ce sujet, afin qu'il n'y ait pas d'erreur possible. Le 14 février 1908, la lettre suivante fut écrite à M. Lumsden:

AU SUJET DE LA CLASSIFICATION.

Cher monsieur,—Relativement à la correspondance et aux conversations que nous avons eues sur le sujet, je crois comprendre que vous avez récemment donné des instructions à vos ingénieurs régionaux à cet égard. Auriez-vous l'obligeance de me faire tenir le texte de ces instructions, afin que mon personnel sache au juste à quoi s'en tenir quant à la classification dans le cours de l'inspection.

Suivant les rapports reçus de nos ingénieurs chargés des lots "B" et "F", il paraîtrait qu'à leur avis les déblais sont la plupart du temps l'objet d'une classification abusive, notamment lorsqu'il s'agit d'enlever des graviers et dans les endroits où la roche compacte fait défaut. Les ingénieurs dirigeants ne pourraient-ils pas en soumettant leurs états indiquer pour les tranchées la quantité des déblais sous forme de lits de roche, ainsi que la quantité des déblais classés comme roche compacte et galets, et aussi ce que vous appelez, je crois, "roche assemblée". Si cela pouvait être fait, non seulement serait-ce avantageux pour nous, mais vous-même en obtiendriez pour votre travail des renseignements qui seraient d'une grande utilité pour vous chaque fois qu'il surgirait quelque différend entre notre compagnie et les membres de la commission.

H. A. WOODS,
Sous-ingénieur en chef.

Le 17 février, M. Lumsden écrivait la lettre suivante:

Ottawa, 17 février 1908.

Monsieur H. A. Woods,
Sous-ingénieur en chef,
Chemin de fer du Grand-Tronc,
Montréal, (P.Q.)

Cher monsieur,—En réponse à votre lettre du 14 du courant, je vous transmets sous ce pli le texte de mon interprétation des articles 34, 35 et 36 de notre cahier général des charges, accompagné d'une impression bleue avec légende explicative.

Voici les instructions que j'ai données à mes ingénieurs:

Veuillez prendre connaissance sur-le-champ et avec soin de ces documents et me dire si la classification dans votre district se fait en conformité de cette interprétation. Dans la négative, prenez des mesures sans retard pour que vos ingénieurs régionaux et locaux qui sont personnellement au fait de la besogne, s'occupent de l'affaire, et autant qu'il peut se faire maintenant faites préparer un tableau indiquant approximativement l'écart dans les résultats que donneraient cette classification et celle que vous avez effectuée jusqu'ici. Désormais, toute classification devra être faite en comformité de cette interprétation. On devra prendre les mesures et recueillir des notes complètes indiquant la classification sur coupe transversale là où la roche ou autre déblais classifiés se trouvent en grandes quantiés, ou au moyen de mesures prises par un aide de toute roche ou pierre détachée sous forme de galets. En somme, il devra être pris des mesures de tous les déblais classifiés dont il est fait rapport, et on ne devra se contenter d'indiquer les quantités proportionnelles que dans les cas où l'ingénieur sur les lieux jugera impossible de prendre des mesures.

En outre, comme je l'ai déclaré dans une lettre précédente, qu'il soit bien compris que la règle en toute circonstance doit être de prendre des mesures, lesquelles seront consignées sous forme de coupes transversales ou autrement; et si en aucun temps vous jugez nécessaire d'employer un homme de plus pour faire cette besogne, vous êtes autorisé à retenir les services de pareil employé.

Votre, etc.,
HUGH D. LUMSDEN,
Ingénieur en chef.

Voici le devis avec interprétation.

LES COMMISSAIRES DU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

Ottawa, 14 janvier 1908.

Interprétation par l'ingénieur en chef des articles 34, 35 et 36 du devis général.

Article 34.—Enlèvement du roc vif.

"L'enlèvement de roc vif comprendra celui de tout roc formant saillie ou masse de plus d'une verge cube, et qui, de l'avis des ingénieurs, peut s'enlever plus facilement par la mine."

Je suis d'avis que le roc formant ainsi saillie ou masse, comme on vient de le voir, doit en premier lieu être du roc, et, en deuxième lieu, former saillie, sous forme de conglomérats (ou poudingues), de galets, de roche de fond déplacée, (en morceaux d'au moins une verge cube) de roche assemblée ou enfin de schistes qui, de l'avis de l'ingénieur, sont plus facilement enlevés par le moyen de la poudre ou de la dynamite.

J'annexe un diagramme en explication de ce qui est dit ci-dessus, et c'est à mon avis, tout ce que comprend l'article 34, roc vif.

Article 35.—Pierres dégagées.

"Seront classées comme pierres dégagées tous gros cailloux et galets de plus d'un pied cube et de moins d'une verge cube, et toutes pierres dégagées, en place ou autrement, qu'il est possible d'enlever à la main, au pic ou à la barre, tous graviers cimentés, argiles durcies et autres substances qui, de l'avis de l'ingénieur, ne peuvent être labourées au moyen d'une charrue niveleuse de dix pouces, traînée par un attelage de six chevaux convenablement conduits, et sans qu'il soit besoin de recourir à la poudre ou à la dynamite, bien qu'on puisse, à l'occasion, se servir d'explosifs."

Sous cette désignation je comprendrais:

1) Tous gros cailloux et galets de plus d'un pied cube et de moins d'une verbe cube;

2) Toutes pierres dégagées, en place ou autrement, qu'il est possible d'enlever à bras, au pic ou à la barre;

3) Tous graviers cimentés, argiles durcies et autres substances qu'on ne saurait, de l'avis de l'ingénieur, labourer au moyen d'une charrue niveleuse de dix pouces, traînée par un attelage de six bons chevaux convenablement dirigés, et sans qu'il soit nécessaire de recourir à la poudre ou à la dynamite, bien qu'on puisse à l'occasion se servir d'explosifs dans ce but.

Article 36.—Déblais ordinaires.

" Les déblais ordinaires comprendront toutes terres, graviers libres ou autres déblais d'un caractère quelconque non classé comme roc vif ou pierres détachées.

HUGH D. LUMSDEN,
Ingénieur en chef.

Le 20 février 1908, M. Woods écrivait la lettre suivante:

Monsieur Hugh Lumsden,
Ingénieur en chef de la division de l'Est du chemin de fer National Transcontinental,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre honorée du 17 du courant, dossier 7787, contenant votre interprétation des articles 34, 35 et 36 de notre cahier des charges, avec impressions bleues et légende explicative de ces dernières, ainsi que le texte de vos instructions à vos ingénieurs.

Nous sommes entièrement satisfaits de votre interprétation de ces articles du cahier des charges ainsi que de vos instructions, qui sont explicites. J'ignore la date à laquelle ces instructions ont été données, ou à partir de laquelle elles sont censées avoir leur effet; mais, d'après les rapports de mes aides à Winnipeg et à Québec, il ne paraît pas avoir été fait rapport de changements dans la classification des travaux exécutés antérieurement, la proportion pour cent des déblais classifiés n'ayant cessé d'augmenter.

Nous sommes persuadés que, sur certaines parties de la voie, les travaux faisant l'objet d'états estimatifs antérieurs n'ont pas été classifiés en conformité de vos dernières instructions, mais a donné lieu à des appréciations outrées, tant en ce qui regarde la classe dite " pierres détachées ", que celle dite roc vif. Le fait a été signalé à vos ingénieurs régionaux, mais apparemment sans résultat. Si vos instructions avaient déjà pris effet à la date de la confection des estimations de janvier, nous devrons sûrement contester la classification qui a été faite dans certains cas.

H. A. WOODS,
Sous-ingénieur en chef.

Voici la raison qui m'engage à donner lecture de ces documents *in extenso*: lorsqu'on en vint à appliquer ces instructions à la lettre et qu'il surgit des difficultés, il fallut s'entendre sur l'interprétation à faire du cahier des charges. L'interprétation faite par M. Lumsden, en sa qualité d'ingénieur en chef, fut préparée, soumise au personnel d'ingénieurs le long de la ligne, et approuvée par l'ingénieur de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Nous venons de voir les représentants du Grand-Tronc-Pacifique et de la commission du Transcontinental s'entendre sur une note définissant ce qui constituera une erreur de classification, et puis, un mois plus tard, nous les voyons s'entendre quant à l'interprétation du cahier des charges faite par M. Lumsden; et dès lors, toute divergence de détail qui a pu se produire plus tard doit être jugée à la lumière de ces deux documents. Les 21 et 23 avril 1908, M. Woods, du Grand-Tronc-Pacifique, formule une plainte en règle. Dès le lendemain, 24 avril, M. Lumsden demande que ces plaintes soient soumises à l'arbitrage. Il prévoit qu'il ne s'entendra pas avec l'ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique et il fait aussitôt les démarches prescrites par la loi et exigées par le contrat, et demande, la nomination d'arbitres. Pour qu'il n'y ait pas de malentendu possible à cet égard, je me permettrai de donner lecture de la lettre écrite à ce sujet par M. Lumsden, alors ingénieur en chef du Transcontinental.

Ottawa, 24 avril 1908.

Messieurs les Commissaires
du chemin de fer transcontinental,
Ottawa (Ont.)

J'ai l'honneur de vous soumettre trois lettres de la part de M. T. A. Woods, sous-ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique, la première en date du 21 du courant, dans laquelle il conteste la classification en ce qui regarde à peu près 153 milles du lot " F ", et donne une liste de 196 noms d'endroits où l'on prétend que la classification a été abusive; la deuxième lettre, en date du 23 du courant, dans laquelle il conteste d'une manière générale la classification opérée dans le lot " B ", spécialement cinq tranchées à divers endroits, et signale la classification opérée en ce qui regarde les dépôts de gravier entre les milles 15 et 23; la troisième lettre est en date du 24 mars, et il s'y plaint en termes généraux de la classification dans les lots " B " et " F ", mais n'indique aucun endroit particulièrement auquel ces plaintes auraient trait.

Maintenant qu'il conteste formellement notre classification à la fois dans les lots " B " et " F ", et comme à mon avis, ce sont là des questions qui devaient être réglées aux termes de la convention intervenue entre vous et le Grand-Tronc-Pacifique le 10 janvier der- le Grand-Tronc-Pacifique le 10 janvier dernier, en conformité des articles 7 et 4 du chapitre 71 de 3 Edouard VII, j'écris à M. Woods lui demandant de fixer un jour le plus tôt possible pour nous rencontrer ici ou à Montréal et convenir d'une date pour l'arbitrage des questions en litige et la nomination du tiers arbitre.

HUGH D. LUMSDEN,

En ce qui regarde M. Lumsden, en ce qui regarde la commission dès que le Grand-Tronc-Pacifique eût couché ses plaintes en bonne et due forme, et les eût régulièrement transmises, les mesures furent prises pour que lui et l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique eussent une conférence sur le sujet et s'entendissent pour la nomination d'un troisième arbitre. Comme cette nomination, apparemment ne se faisait pas, le premier ministre, à ce que je vois, à la date du 11 mai, écrivit la lettre suivante:

Ottawa, 11 mai 1908.

A l'hon. S. N. Parent,
Président de la Commission du
chemin de fer Transcontinental,
Ottawa.

Mon cher monsieur Parent,—A mon avis, il est très désirable que la commission donne immé-

diatement, par lettre officielle, à M. Lumsden, l'ordre de procéder à l'arbitrage prévu par l'article 7 de la convention du Transcontinental, et de prendre des mesures pour une conférence avec l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique. En ce faisant, le tribunal qui doit déterminer l'exactitude de la classification de l'ingénieur serait constitué et toutes les questions en litige lui seraient soumises et seraient jugées par lui.

WILFRID LAURIER.

Le 8 octobre 1908, pour des raisons données dans sa lettre, M. Lumsden suggère que le juge en chef nomme un troisième arbitre. Je n'entreprendrai pas maintenant de discuter les raisons pour lesquelles il semblait difficile de nommer un arbitre. Je laisse la correspondance parler pour elle-même. Mais M. Lumsden, dans toute sa correspondance, prétend qu'il a tenté à maintes reprises et sans succès de faire consentir l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique à nommer un troisième arbitre et, si cela était nécessaire, à procéder promptement au règlement de ces difficultés. Le 8 octobre, M. Lumsden écrit:

Ottawa, 8 octobre 1908.

Aux commissaires du chemin de fer Transcontinental, Ottawa, Ont.

Messieurs,—Le 22 juillet dernier, j'ai écrit à M. H. A. Woods, sous-ingénieur en chef du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, déclarant que je ne pouvais m'entendre avec lui au sujet de la classification, et suggérant le choix d'un troisième arbitre parmi les messieurs dont les noms suivent, en vertu des clauses 7 et 4 de la convention, 3 Ed. VII, chap. 71:

Henry McLean, I.C., Ottawa, Ont .
Wm McCarthy, I.C., Winnipeg, Man.
T. E. Hillman, I.C., Hamilton, Ont.

Je n'ai reçu aucune réponse définitive à cette proposition, bien que le 28 juillet, le 18 août et le 10 septembre, j'aie demandé une réponse par lettre ou par télégramme, et que j'en aie demandé une verbalement le 5 octobre.

On me donne à entendre que M. Morse est maintenant dans l'Ouest, mais je suggère que, si cette affaire n'est pas réglée immédiatement après son retour, demande soit faite au juge en chef de la cour suprême du Canada de nommer un troisième arbitre, conformément à la clause 4 de la convention susmentionnée, afin que les différends puissent être réglés promptement et que le règlement n'en soit pas retardé jusqu'à ce que les entreprises soient terminées.

HUGH D. LUMSDEN,
Ingénieur en chef.

Les honorables députés conviendront avec moi que M. Lumsden a insisté fortement et a fait de son mieux pour voir à ce que le conseil d'arbitrage fût formé et à ce que l'on procédât au règlement des difficultés.

Le 16 novembre, après que l'on eût suggéré de demander au juge en chef de la cour suprême, en vertu de la loi, de nommer le troisième arbitre, l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique, M. Kelliher, a suggéré le nom de M. Collingwood Schreiber. Le 16 mars, M. Schreiber était nommé à cette position. Les termes de l'exposé des faits sont tous dans la correspondance, et je vais me borner à retenir la Chambre pour lui lire la lettre nommant M. Schreiber, afin qu'il ne puisse y avoir d'erreur sur la question de savoir ce qu'elle contient. La lettre est comme suit:

Ottawa, 16 mars 1909.

A monsieur Collingwood Schreiber,
Ingénieur consultant pour l'Etat,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—La clause 7 de la convention passée entre le gouvernement du Canada et la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, en date du 29 juillet 1903, étant une annexe de l'acte 3 Ed. VII, chap. 71, au sujet de la construction de la division orientale, stipule que les travaux seront faits conformément aux devis approuvés par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et seront sujets à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation conjointes de l'ingénieur en chef nommé par le Gouvernement, et de l'ingénieur en chef de la compagnie du chemin de fer, et en cas de différend quand aux devis, ou au cas où lesdits ingénieurs différeraient d'opinion au sujet des travaux, que les questions en litige soient décidées par lesdits ingénieurs et un troisième arbitre devant être choisi par eux.

Des différends de cette nature s'étant élevés, comme résultat d'objections soulevées par la compagnie, nous prenons la liberté de vous choisir comme troisième arbitre pour la détermination des questions maintenant en litige et au sujet desquelles nous n'avons pu nous mettre d'accord après avoir visité les travaux, et nous serons heureux de vous voir accepter ces fonctions. Dans le cas où vous accepteriez, un exposé formel des faits sera préparé et vous sera soumis plus tard.

HUGH D. LUMSDEN,
Ingénieur en chef,
Chemin de fer Transcontinental.
B. B. KELLIHER,
Ingénieur en chef,
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

J'accepte par les présentes la nomination ci-dessus.

COLLINGWOOD SCHREIBER.
22 mars 1909.

Nous arrivons maintenant au point de la discussion de cette question, où les difficultés semblent avoir surgi. On avait eu beaucoup de peine à former ce conseil d'arbitrage, et si mon honorable ami, qui s'est si fortement prononcé cet après-midi, avait été l'un de ceux qui l'ont organisé, il n'aurait jamais insinué, comme il l'a fait cet après-midi, qu'il y avait possibilité de collusion entre le Gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique au sujet de ce conseil.

Je dois mentionner ici un certain projet de convention dont mon honorable ami a parlé cet après-midi, comme ayant été envoyé par le Grand-Tronc-Pacifique aux commissaires, afin d'obtenir leur signature.

Ce document était assez long et l'intention était de le faire signer par le ministre ou la commission, je ne me rappelle plus lesquels.

Il était déjà signé par les fonctionnaires du Grand-Tronc et il exposait de quelle manière ce travail d'arbitrage devait être expédié. Le président de la commission a refusé de signer ce projet de convention préparé par les fonctionnaires du Grand-Tronc et a déclaré que la besogne serait expédiée conformément aux termes du statut et de la convention. Cela n'était pas la convention; c'était un papier sur lequel certaines choses avaient été écrites par les fonctionnaires du Grand-Tronc-Pacifique Ce papier était signé par eux et ils voulaient qu'on en fît une convention en y apposant la signature du Gouvernement ou de la commission du Transcontinental, ce qui n'a jamais été fait.

Le conseil d'arbitrage se rendit dans l'Ouest et commença ses travaux immédiatement après la nomination de M. Schreiber. Peu de temps après, il revint de l'Ouest, certaines objections ayant été soulevées contre son travail. Je ferais mieux de laisser à M. Lumsden lui-même le soin d'expliquer pourquoi il est revenu et pourquoi il a démissionné, parce que je veux être juste envers toutes les parties intéressées. Le conseil commença ses travaux et, immédiatement, il y eut des protestations de la part des ingénieurs dirigeants.

Je poserai une question aux honorables députés. J'ignore si le conseil d'arbitrage faisait ou non son travail d'une façon convenable. Je ne suis pas ici pour juger. Mais je demande aux honorables députés de dire, s'ils eussent été à la place de ces ingénieurs—et mes remarques sont pleinement corroborrées par ce qu'a dit mon honorable ami cet après-midi—de ces hommes dont la réputation comme ingénieurs intègres et compétents était en jeu dans les travaux en voie d'exécution, si ces honorables députés eussent été à la place de ces ingénieurs, et s'ils eussent cru que l'arbitrage ne rendait pas justice à leurs travaux, n'auraient-ils pas fait précisément ce qu'ont fait ces ingénieurs? Je dois dire que, pour ma part, j'aurais fait la même chose. Si j'eusse été chargé d'un travail; si, croyant l'avoir fait honnêtement, lorsqu'il se serait agi de le soumettre à l'arbitrage d'un tribunal nommé par le Parlement, j'eusse cru qu'on ne me rendait pas justice ou qu'on ne me donnait pas l'occasion d'exposer ma version de l'affaire, j'en aurais appelé à une autorité quelconque pour faire modifier la procédure. C'est ce qu'ont fait les ingénieurs. Le conseil d'arbitrage, tel qu'il était constitué, est revenu à Ottawa et M. Lumsden a démissionné. Sa lettre de démission est conçue comme suit:

M. GRAHAM.

Ottawa, 25 juin 1909.

A l'hon. George P. Graham,
Ministre des Chemins de fer et des Canaux,
Ottawa, Ont.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'inclure sous ce pli une lettre écrite par moi aujourd'hui aux commissaire du Transcontinental, et pour les raisons qui y sont exposées, j'ai l'honneur de vous donner ma démission d'ingénieur en chef du chemin de fer transcontinental. J'espère que je serai relevé des devoirs de cette charge à une date aussi rapprochée que possible.

HUGH D. LUMSDEN,
Ingénieur en chef.

M. Lumsden écrivit ensuite la lettre exposant ses raisons, lettre qui a été lue cet après-midi par le premier ministre. Je ne retiendrai pas la Chambre en la lisant de nouveau. Il ajouta à cette lettre qui contenait certaines choses au sujet de ses fonctionnaires, une autre lettre datée du 26 juin 1909 et qui est ainsi conçue:

Ottawa, 26 juin 1909.

Aux commissaires du chemin de fer transcontinental,
Ottawa (Ont.).

Cher messieurs,—Relativement à ma lettre d'hier, dans laquelle j'ai déclaré que le personnel des ingénieurs n'a plus ma confiance, je désire affirmer que cela ne s'applique pas à tout le personnel, mais ne s'applique qu'à une partie du personnel qui a été responsable du mesurage, de la classification, de la surveillance et de l'inspection de parties considérables dans le lot "B", et à chacun des croisements Rennie dans le lot "F" que j'ai visité récemment.

HUGH D. LUMSDEN.

P.S.—Afin de rendre l'affaire plus claire, je dois dire que je présume que ma démission en qualité d'ingénieur en chef entraîne en même temps ma démission comme arbitre des différends avec la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, mais comme vous avez soulevé un doute à ce sujet, je démissionne aussi comme arbitre.

HUGH D. LUMSDEN.

Afin que le dossier soit complet je vais insérer mes réponses à ces deux lettres. Elles sont comme suit.

Ottawa, 30 juin 1909.

A monsieur Hugh D. Lumsden,
Ingénieur en chef de la commission du chemin de fer transcontinental,
Ottawa (Ont.).

Cher monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 25 courant contenant la correspondance par vous adressée aux commissaires du chemin de fer transcontinental, et offrant en outre votre démission comme ingénieur en chef. Ce dernier point sera pris en considération en temps et lieu.

GEORGE P. GRAHAM.

Ottawa, 30 juin 1909.

A monsieur Hugh D. Lumsden,
Ingénieur en chef de la commission du chemin de fer transcontinental,
Ottawa (Ont.).

Cher monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 26 courant contenant une lettre d'explication envoyée par vous

aux commissaires relativement aux raisons données pour votre démission.

GEORGE P. GRAHAM.

Je trouve, en date du 14 juillet 1909, la note suivante dans les archives de la commission des chemins de fer.

L'ingénieur en chef a fait un rapport verbal concluant qu'il serait impossible de donner une évaluation de la somme d'argent impliquée dans les différends relatifs à la classification, par suite du fait que lorsque les notes des ingénieurs relatives aux coupes transversales ne s'accordent pas avec l'apparence actuelle des travaux, il sera nécessaire de refaire les mesusages, et que les ingénieurs qui ont classifié les travaux n'ont pas été interrogés ni requis de produire leurs livres indiquant le classification mensuelle des travaux au fur et à mesure de leur exécution, et qu'il est d'avis que les ingénieurs locaux, qui voient les travaux jour par jour, sont plus à même de faire la classification, s'ils sont compétents et honnêtes; en tant qu'il s'agit de leurs aptitudes ce sont les meilleurs hommes, et toutes choses égales d'ailleurs, ils sont les plus aptes à juger du travail qu'ils voient faire au jour le jour.

J'aborde les objections soulevées par les ingénieurs. J'ai déjà signalé ces objections, aussi serai-je bref sur ce chapitre, d'autant plus qu'elles figurent dans la correspondance déposée sur le bureau; qu'il suffise de dire que plusieurs ingénieurs divisionnaires ont formulé certains griefs et les ont placés devant le comité d'arbitrage. Ils firent cette démarche, le jour même où M. Lumsden donna sa démission, mais avant que sa démission eût été acceptée par le comité, si je ne me trompe. Voici un résumé de ces objections:

a) Elles reposent, en tout ou en partie, sur l'avant-projet de convention du 14 mai 1909, projet qui a été mis au rancart et n'a pas d'existence réelle;

b) L'examen des travaux a été fait trop rapidement, d'une manière superficielle et insuffisante;

c) Les ingénieurs sur le terrain qui ont fait la classification des travaux n'ont pas obtenu une audition suffisante ni eu la facilité de présenter leur témoignage;

d) Les entrepreneurs n'ont pas été en lieu de faire valoir leurs arguments; en outre ils font observer que les commissaires, s'inspirant de l'intérêt public, tiennent à ce que les délibérations du tribunal d'arbitrage aient toute la latitude et l'ampleur voulues, et qu'elles soient définitives et sans appel; qu'elles embrassent toutes les objections présentées de la part de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et que le rapport des arbitres, lorsqu'il sera dressé, s'appuie sur des preuves solides, (y compris les détails des quantités, etc.) tendant à sauvegarder la situation des commissaires au cours de tout litige qui pourrait surgir avec les entrepreneurs, comme résultat de toute initiative découlant du rapport de la commission d'arbitrage.

Quelles que soient les divergences d'opinion existant ici, si le comité d'arbitrage dresse un rapport définitif, en conformité de la clause "d" de ces objections, ce rapport embrassera toutes les matières sur lesquelles pourrait être appelé à se prononcer un comité d'arbitrage ou un tribunal quelconque.

Avant la suspension de la séance, on m'a demandé en quel sens il conviendrait que les commissaires représentent le peuple et on m'a prié d'élucider la question par un exemple. Je me permettrai de faire ici une digression, pour un moment. Si les ingénieurs en exercice n'ont pas toute la facilité voulue pour formuler clairement leur exposé et faire valoir les raisons à l'appui de leur classification, et à moins d'obtenir et de consigner au dossier la preuve la plus complète possible, il pourrait arriver que l'entrepreneur fût en mesure de percevoir les fonds du gouvernement de l'Etat et que l'Etat fût impuissant à obtenir l'intérêt du Grand-Tronc-Pacifique.

Il est intervenu entre l'Etat et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique un traité stipulant le règlement de tout différend qui pourrait surgir entre eux, et cela au moyen d'un comité d'arbitrage qui permettrait à l'Etat de percevoir l'intérêt sur les sommes déterminées par le comité, à titre de prix des travaux de construction. Or, si la preuve n'était pas suffisante et assez complète pour justifier les décisions du comité d'arbitrage, il pourrait arriver que l'entrepreneur perçût de l'Etat une somme d'un chiffre supérieur à celle sur laquelle l'Etat pourrait forcer la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à verser l'intérêt; et c'est ici précisément que les commissaires représenteraient bien les intérêts du peuple, en obligeant la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à verser l'intérêt sur la somme que l'Etat pourrait être obligé de payer aux termes de la convention.

L'autre jour, le député d'Ontario-nord (M. Sharpe) avait parfaitement bien saisi la question, puisqu'il a inscrit au feuilleton de la Chambre une question en ce sens: "Le Gouvernement tient-il les entrepreneurs responsables de toute réduction dans la classification des matériaux et dans l'affirmative, les entrepreneurs seront-ils représentés dans le comité d'arbitrage?" Le député d'Ontario-nord, avec cette pénétration et ce sens du droit qui le distinguent, avait bien jugé la situation. Il a bien vu qu'il se pourrait que les entrepreneurs perçoivent de l'Etat une somme d'un chiffre supérieur à la somme sur laquelle l'Etat pourrait exiger l'intérêt de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Aussi, si l'on veut protéger le peuple, il est absolument nécessaire que chaque décision arrêtée par le comité d'arbitrage repose sur des témoignages qui pourraient être rendus devant la cour d'échiquier à l'appui des prétentions de l'Etat.

L'hon. M. HAGGART: L'exposé des ingénieurs figure-t-il dans le dossier contenant leur témoignage?

L'hon. M. GRAHAM: Il figure deux ou trois lettres dans le document législatif 42a.

L'hon. M. HAGGART: Les ingénieurs ont-ils rendu témoignage devant les arbitres?

L'hon. M. GRAHAM: Non, l'objet de leurs griefs, c'est qu'on ne leur a pas permis de rendre témoignage devant le comité d'arbitrage et ils ont demandé qu'on les autorise à comparaître, afin de faire connaître les raisons sur lesquelles s'appuient leurs classifications.

L'hon. M. HAGGART: Ne l'ont-ils pas fait, depuis?

L'hon. M. GRAHAM: Pas que je sache. Je ne connais pas tous les détails, mais un règlement quelconque s'est effectué. Les ingénieurs en chef en sont venus à une entente, au sujet de leurs différends. Dans une des divisions d'une entreprise, ils ont pour ainsi dire réglé tous les différends qui avaient surgi entre eux; c'est-à-dire, cela a eu lieu à la suite de la création du nouveau comité et après que M. Grant fût devenu ingénieur en chef.

Quant à la démission de M. Lumsden, je me garderais bien de critiquer un homme de sa valeur, de son intelligence et d'une si haute intégrité. Voilà nombre d'années que M. Lumsden est connu au pays et je professe à son endroit le plus grand respect; seulement, ses amis, je l'espère, ne trouveront pas à redire, si je présente ici une simple observation. Eussé-je été ingénieur en chef et qu'on eût affiché du mépris pour mes instructions, je me serais bien donné garde de démissionner; mais j'aurais veillé à ce que les autres, j'entends ceux qui affichaient du mépris pour mes instructions, fussent congédiés. Après tout, quelles que soient les irrégularités commises, voici à quoi se résume la question: c'est que l'ingénieur en chef est responsable, non pas seulement des instructions qu'il donne, mais en outre de l'exécution de ces instructions.

Eussé-je été ingénieur en chef, nulle conspiration d'événements ou de circonstances n'aurait réussi à me chasser de mon poste; j'y serais demeuré et j'aurais demandé la démission de tout ingénieur qui aurait désobéi à mes instructions. Au moment de la démission de M. Lumsden, j'étais absent du pays et durant mon absence, on nomma un autre ingénieur en chef; or, à mon retour d'outre-mer, j'écrivis cette lettre qu'il est peut-être inutile de citer mais qu'il convient peut-être de consigner ici:

M. GRAHAM.

Bureau du ministre des Chemins de fer et des Canaux.

Ottawa, 31 août 1909.

L'honorable S. N. Parent, C.R.,
Président.
Commission du Transcontinental, Ottawa.

Cher monsieur Parent,—Vers le moment de mon départ pour l'Europe, il y a quelque temps, la démission de M. Lumsden, l'ingénieur en chef de la commission, a été reçue et j'ai laissé à mes collègues le soin d'étudier la question. A mon retour, je constate que, dans sa lettre de démission, M. Lumsden donne à entendre qu'il avait perdu confiance dans quelques-uns de ses collègues.

Sans doute, il était superflu de nous donner à entendre pareille chose, mais je tiens à bien déterminer et mettre en relief l'attitude du Gouvernement à cet égard. Si on constate que quelque membre du personnel a commis quelque irrégularité on a fait preuve de négligence dans l'accomplissement de ses fonctions, il faut lui signifier son congé.

Ce que vous désirez et ce que nous désirons tous, c'est que justice soit rendue à tout le monde et que l'intérêt public soit pleinement protégé. Tout employé qui oublie cela ou qui a négligé de conformer sa conduite à ce principe ne saurait demeurer même un instant au service de l'Etat.

GEORGE P. GRAHAM.

Le 2 septembre 1909, je reçus la lettre que voici:

Ottawa, 2 septembre 1909.

L'honorable George P. Graham,
Ministre des Chemins de fer
et des Canaux.

Cher monsieur Graham,—Les vues exprimées dans votre lettre du 31 ultimo cadrent parfaitement avec mes propres vues, et j'ai à peine besoin d'ajouter que nous sommes toujours prêts à suivre cette ligne de conduite à l'égard des membres de notre personnel et de tout autre employé soumis à notre juridiction en ce qui pourrait porter atteinte à l'intérêt public.

Si l'on nous donne la preuve légitime que quelque employé à notre service s'est rendu coupable de quelque irrégularité ou de négligence grave, vous pouvez compter que les commissaires feront prompte justice, comme ils l'ont déjà fait, à diverses reprises.

C'est à bon escient que nous affirmons que nos ingénieurs sur le terrain peuvent soutenir favorablement la comparaison avec ceux de tout autre réseau. La plupart d'entre eux ont été attachés au service du Transcontinental, au début même de cette entreprise alors qu'il fallut se livrer à des études et à des explorations étendues, durant tout le cours de l'année, à travers une contrée difficile et éloignée, au milieu de grandes privations. Ce sont des ingénieurs de valeur et d'expérience dans leur profession, nommés par M. Lumsden ou avec son approbation, et nous n'avons sous les yeux absolument rien qui indique qu'un seul d'entre eux ait manqué d'intégrité ou commis quelque irrégularité dans l'accomplissement de ses fonctions; autrement il aurait eu le devoir de demander compte de leur conduite à ceux en qui il ne reposait plus confiance ou du moins de porter les faits à la

connaissance de la commission. Comme pareille demande n'a pas été faite, force nous est de conclure que la difficulté gît ailleurs.

De l'étude de ces faits et de ce qui a précédé la démission de M. Lumsden, je serais porté à conclure que l'interprétation à donner aux paroles de M. Lumsden que vous citez, c'est qu'il aurait perdu confiance dans son habileté à diriger son personnel et à exercer l'autorité incombant à sa charge, plutôt qu'un manque de confiance dans l'intégrité ou la fidélité de qui que ce soit. L'absence de toute autre explication, en pareilles circonstances, ne devrait pas suffire pour nous autoriser à condamner des ingénieurs qui, jusqu'à ce moment, apparemment, avaient été jugés dignes de la confiance mise en eux.

Toutefois, nous avons tenu à ne pas donner prise au moindre doute. Lorsque M. Grant entra en fonction, nous avons jugé convenable de lui donner pour instruction de faire une soigneuse enquête portant directement sur la situation, afin de constater s'il existait quelque irrégularité

Comme vous le savez, M. Lumsden offrit sa démission, après que votre commission eût fortement élevé la voix contre le mode de délibérations du comité d'arbitrage. Les sections, l'objet de l'enquête du comité, se trouvent dans les lots "F" et "B", dont les travaux étaient déjà dans un état avancé, sinon partiellement terminés.

Ayant visité ces sections à mainte reprise, pendant que ces travaux étaient en marche, et cela à titre d'ingénieur du contrôle (inspecting engineer), M. Grant était sans doute plus au courant de leur nature et de leur aspect que ne l'était son prédécesseur. Toutefois, de l'avis de M. Grant, rien n'autorise l'imputation lancée par M. Lumsden.

Son rapport sur le lot "F" dont un exemplaire est ci-annexé, met ce fait en pleine lumière. M. Lumsden s'occupe en ce moment d'une inspection similaire dans le lot "B" et je serai bien aise de vous faire connaître le résultat de cette inspection, du moment qu'il en aura transmis le rapport par écrit à la commission. Une investigation approfondie n'a pas, en premier lieu, révélé, chez les ingénieurs, d'agissements de nature à indiquer le manque de bonne foi ou de sincérité, ou qu'ils ne se soient pas employés dans la pleine mesure de leur capacité et de leur jugement. Si quelques calculs sont sujets à rectification, l'ingénieur en chef a le devoir d'y apporter ces corrections; mais il ne s'ensuit nullement qu'ils aient délibérément et avec préméditation affiché de mépris pour leurs instructions.

En vue de la sauvegarde des intérêts publics ainsi que pour notre protection, nous n'avons rien négligé, par le passé et nous ne négligerons rien, à l'avenir, afin d'exercer la plus étroite surveillance sur tous les employés, du premier au dernier. La nomination d'un ingénieur général du contrôle et plus tard, celle d'inspecteurs ordinaires prouvent que nous avons toujours visé à rendre ce contrôle et cette surveillance aussi parfaits que possible.

Une lettre de l'ingénieur en chef Grant à son collègue, M. Kelliher, du Grand-Tronc-Pacifique, au sujet de la classification en discussion, écrite à son retour de la première partie de son voyage, pourra vous aider de plus à comprendre clairement la situation, car elle se rapporte directement à la question. En conséquence, une copie de cette lettre est ci-jointe ainsi que la copie d'une correspondance récente entre M. Hays et moi-même relativement au même sujet.

S. N. PARENT,
Président.

L'hon. M. HAGGART: Avant que l'honorable ministre passe outre, me serait-il permis de lui poser une question? A-t-il une lettre d'un ingénieur ou un témoignage d'un ingénieur montrant qu'il diffère de l'interprétation donnée par M. Lumsden relativement à ce paragraphe des devis?

L'hon. M. GRAHAM: Non, je n'ai pas connaissance d'une telle lettre.

L'hon. M. HAGGART: Ou d'un témoignage?

L'hon. M. GRAHAM: Non, il n'en existe pas, du moins à ma connaissance. Le Grand-Tronc-Pacifique a accepté l'interprétation. La différence qui existe entre eux maintenant est relative à l'application de l'interprétation pour laquelle tous les deux sont d'accord.

A mon retour, monsieur l'Orateur, j'ai trouvé que M. Gordon Grant avait été nommé ingénieur en chef. Je désire placer parmi les documents une lettre écrite par M. Grant et à laquelle on fait allusion, je crois, dans une correspondance. Il a été nommé le 21 juillet et il a fait preuve d'habileté en affaires en se mettant immédiatement à l'œuvre, à partir de ce jour et en remplissant ses devoirs avec activité et beaucoup de jugement, ce qui, je l'espère, rendra service—et a déjà rendu service au Grand-Tronc-Pacifique. Autant que j'ai pu m'en rendre compte, depuis qu'il a été nommé ingénieur en chef, aucune objection n'a été soulevée quant à la classification sur aucune des divisions dont il a la surveillance. Voici sa lettre écrite le jour même de sa nomination:

Ottawa, 21 juillet 1909.

Monsieur H. A. Woods,
Sous-ingénieur en chef,
de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

Cher monsieur,—Mon prédécesseur, en qualité d'ingénieur en chef de la division est du Transcontinental national a arrêté, avant de démissionner, les paiements des évaluations des entrepreneurs dans les lots "F" et "B", par suite de ses différends avec les ingénieurs de ces lots relativement à la classification. Il est devenu par conséquent nécessaire que je visite immédiatement les travaux où il existe des différends dans ces lots, pour me rendre compte, personnellement, de la classification qui a été consentie.

Les travaux compris dans l'adjudication McArthur dans le lot "B" sont tellement urgents que je me propose de visiter tout de suite ce territoire, et j'ai informé les commissaires de mon intention à ce sujet. Ils m'ont

dit de vous prévenir de mon intention de faire ce voyage et, comme leur entente avec votre compagnie, en date du 10 janvier 1908, est encore en vigueur, que je vous demande de m'accompagner, afin qu'en conformité de cette entente nous puissions étudier cette question à fond et arranger si possible ces différends à notre satisfaction mutuelle en vue d'arriver à un accord sur toute différence d'appréciation qui pourrait être soumise à un arbitrage, de façon que cet arbitrage, si tant est qu'il soit nécessaire, puisse commencer sans retard.

Je n'ai pas besoin de vous signaler la nécessité absolue de régler équitablement toutes les questions dans le lot "F" de façon à assurer l'achèvement de cet anneau nécessaire entre votre division ouest et votre embranchement de Fort-William pour que votre compagnie soit en état de participer au transport de la récolte de cette saison.

Comme je vous le dis plus haut, j'ai l'intention de partir immédiatement pour le lot "F" et je serai par conséquent enchanté si vous me télégraphiez une réponse au reçu de cette lettre.

GORDON GRANT,
Ingénieur en chef.

Cette lettre montre que le jour même où M. Grant a été nommé, il a écrit à l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique pour lui demander de l'accompagner sur la ligne à l'endroit où s'étaient produites les discussions et de voir si, d'après la loi, ils pouvaient arriver à un accord mutuel, sinon de nommer un tiers arbitre. Je dois dire en passant que M. Woods, du Grand-Tronc-Pacifique, n'a pas accompagné M. Grant, de sorte que M. Grant est allé lui-même, en qualité d'ingénieur en chef du Transcontinental, inspecter sur la ligne la classification de ces sections en discussion.

M .J. A. CURRIE: Pourquoi M. Woods n'a-t-il pas accompagné M. Grant?

L'hon. M. GRAHAM: Autant que je puis m'en souvenir, l'explication qui m'a été donnée est que M. Woods était dans l'extrême Ouest, à Prince-Rupert, je crois, et qu'il a prétendu ne pas avoir reçu la lettre de M. Grant assez tôt pour pouvoir l'accompagner.

M. J. A. CURRIE: M. Grant ne savait-il pas cela quand il a écrit une lettre sur un ton aussi péremptoire?

L'hon. M. GRAHAM: Je l'ignore. Si je pouvais, je le dirais à mon honorable ami (M. J. A. Currie), mais je ne le puis. Je peux imaginer que M. Grant le savait, mais si M. Woods était à Prince-Rupert, il y avait un autre ingénieur, M. Kelliher ou quelqu'un d'autre probablement qui aurait pu accompagner M. Grant. Je ne suis pas en état de donner mon avis sur la question.

M. MIDDLEBRO: N'était-ce pas parce que la question était soumise à l'arbitrage, et alors M. Woods prétendit qu'il n'était pas nécessaire de faire cette inspection.

L'hon. M. GRAHAM: Je l'ignore. Je dis simplement que M. Woods n'a pas accompagné M. Grant et que M. Grant s'est rendu seul sur la ligne. Mais les conditions de l'entente sont que dans le cas où un différend se produirait, un règlement serait fait par les ingénieurs en chef et qu'on ne soumettrait à l'arbitrage que les cas sur lesquels les ingénieurs en chef n'auraient pu s'accorder. Si les ingénieurs en chef sont d'accord, alors, même dans le cas où le tiers arbitre serait sur les lieux, il n'est pas nécessaire qu'il donne son avis sur la question. Mais si les ingénieurs en chef arrivent sur une section où ils ne peuvent pas s'accorder, le tiers arbitre intervient et rend une décision.

Quant à la réduction de $370,000 qui a été faite, je crois, sur le contrat McArthur, il est juste de dire qu'elle n'a pas été faite entièrement par M. Grant. Avant que M. Grant ne devînt ingénieur en chef de cette division, un certain montant avait été fixé et il réduisit le montant de la réduction faite à $202,402. Je crois qu'il convient de dire qu'il peut se faire qu'on reconnaisse, au moment où un règlement final aura été effectué, que M. Grant a peut-être trop réduit ou au contraire qu'il n'a pas fait une réduction assez grande. Mais tel est le montant pour que la commission soit à l'abri.

L'hon. M. FOSTER: Ce résultat est définitif, n'est-ce pas?

M. MIDDLEBRO: Permettez que j'attire l'attention du ministre sur une lettre écrite par M. Woods à M. Grant, le 22 juillet 1909 et dans laquelle il dit:

Les arbitres ont été sur la ligne, et bien que leur rapport n'ait pas été fait ou du moins n'ait pas été vu par le soussigné, je ne considère pas qu'il soit prudent que je visite les travaux et que je tombe d'accord avec vous sur des points qui ont été soumis à l'examen de la commission d'arbitrage, ce qui pourrait jusqu'à un certain point faire perdre de la valeur au rapport en question quand il sera fait.

L'hon. M. GRAHAM: Alors je rétracte ce que j'ai dit relativement à M. Woods qui aurait été à Prince-Rupert; il était à Montréal et n'est pas allé voir les travaux. Quoi qu'il en soit, je m'exprime clairement en disant que peu de temps après, cette prétention fut abandonnée par la compagnie.

Je désire maintenant donner lecture d'une lettre de M. Gordon Grant qui explique ces réductions:

Ottawa, 20 septembre 1909.

Messieurs les commissaires
du chemin de fer transcontinental,
Ottawa (Ont.).

A propos de ma lettre du 14 courant au sujet de ma récente inspection du lot "F" et dans laquelle je vous disais que j'avais réduit $370,000 des évaluations en cours actuel

lement dues à M. McArthur. Depuis que j'ai écrit cette lettre, j'ai vérifié de nouveau mes chiffres et le montant qui doit être déduit s'élève actuellement à $359,488.96, et mon comptable de construction m'a informé depuis que M. Lumsden avait déduit précédemment $140,086.80 du compte de McArthur pour le mois de mars et $17,000 pour celui d'avril, mais j'ignore pourquoi, bien que je présume que ce soit pour défonçage, mais il n'a laissé aucune note établissant à quelle localité, à quels sous-entrepreneurs ou dans quelle coupe il désirait réduire le montant ci-dessus.

En conséquence, et pour le moment, jusqu'à ce que l'arbitrage ait eu lieu, j'estime que le montant ci-dessus suffit comme retenue. J'ai approuvé les évaluations de McArthur jusqu'à ce jour, après avoir déduit les $359,488.96 moins le montant précédemment diminué par M. Lumsden, c'est-à-dire $157,086.80, ce qui forme une diminution, de ma part, de $202,402.16.

Je dois dire qu'il y a une autre réduction de $15,000 faite sur le Grand-Tronc-Pacifique. M. Grant et M. Schreiber se rendirent ensuite à Winnipeg pour y rencontrer M. Kelliher le 30 septembre 1909. Puisque mon honorable ami de Grey-nord (M. Middlebro) prétend que le Grand-Tronc-Pacifique soutenait qu'il n'était pas nécessaire de nommer une nouvelle commission d'arbitrage, je dirai que la démission de M. Lumsden ne nécessitait pas une nouvelle nomination d'une commission d'arbitrage, mais la nomination de M. Grant comme ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique remplissait la place vacante et alors tout travail accompli par la commission continuait à être l'œuvre de la commission et un simple changement dans la composition de la commission ne modifiait en rien la situation.

Mais contre cette opinion, contre la prétention de M. Chamberlain qui avait aussi cette idée, il n'y a pas de doute que M. Woods en ne se rendant pas dans l'Ouest, agissait sur les instructions de M. Chamberlain. Je désire faire entrer dans les documents l'opinion de M. Newcombe, le sous-ministre de la Justice:

Ottawa, 28 septembre 1909.

Cabinet du sous-ministre
de la Justice.

Après avoir examiné la correspondance ci-jointe, et les articles 7 et 4 de la convention, je suis d'avis que M. Lumsden ayant donné sa démission, il est nécessaire ou du moins convenable que son successeur, M. Grant, et M. Kelliher s'entendent pour nommer à nouveau M. Schreiber comme tiers arbitre.

E. L. NEWCOMBE,
Sous-ministre.

En conséquence, la décision des commissaires, celle du Gouvernement et celle de M. Grant ont été approuvées par le sous-ministre de la Justice et d'après son avis ils déclarèrent qu'il était prudent sinon absolument nécessaire que M. Schreiber soit nommé de nouveau président par la nouvelle commission constituée depuis l'entrée de M. Grant, le nouvel ingénieur en chef. Ils se rendirent dans l'Ouest pour rencontrer M. Kelliher et s'entendre pour un nouveau travail d'arbitrage ou pour continuer l'ouvrage. On dira et avec raison qu'il y a eu beaucoup de discussion relativement aux méthodes qui devaient être adoptées par cette nouvelle commission d'arbitres quand ils se sont rendus dans l'Ouest.

Les commissaires agissant sur les conseils du sous-ministre de la Justice ont prétendu et avec raison, à mon avis, premièrement, que M. Schreiber devait être nommé de nouveau, ou " de novo ", comme diraient les avocats. Ils ont prétendu, de plus, que les arbitrages faits jusqu'à ce moment devaient être acceptés, ou que tout le travail fait devait être recommencé et exécuté dans des conditions de nature à répondre aux objections, c'est-à-dire, que toutes les dépositions recueillies seraient conservées au dossier, que tous les faits seraient relatés, afin que la décision des arbitres pût être confirmée par la cour d'échiquier, s'il survenait un procès entre les entrepreneurs et la commission du Transcontinental national.

Cette note a été visée par MM. C. M. Hays, Lumsden et l'hon. M. Parent. Après que cette note fut acceptée, les comptes furent envoyés au G.T.P. à Montréal et les objections furent subséquemment enregistrées par M. Woods au nom de la compagnie, relativement aux classifications de déblais dans les lots "B" et "F".

L'hon. M. HAGGART: Le ministre de la Justice a-t-il donné son approbation à cet arrangement?

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre de la Justice était à Londres à cette époque, et le sous-ministre, agissant en son nom, donna son avis.

L'hon. M. HAGGART: Pas dans ce sens.

L'hon. M. GRAHAM: Il ne s'agissait que de la méthode à adopter, des procédures à suivre dans les arbitrages. M. Kelliher, tout d'abord, refusa de signer la nouvelle nomination de M. Schreiber. Mais après cette discussion, après ces désaccords au sujet de l'étendue de l'arbitrage, sur la question de savoir si elle se bornerait à l'entente conclue entre le Grand-Tronc-Pacifique et la commission, ou s'étendrait à l'autre marché fait entre le Grand-Tronc-Pacifique et la commission concernant la prompte production des plaintes, l'interprétation de la classification convenue entre les deux parties, on ne réussit pas à s'entendre et M. Kelliher, je crois, refusa de signer la nomination de M. Schreiber.

Personne ne peut reprocher ce refus à la commission, puisque cette nomination était exactement dans les mêmes termes que celle que M. Kelliher avait déjà signée. Le Grand-Tronc-Pacifique prétendait qu'il n'é-

tait pas nécessaire de nommer M. Schreiber de nouveau, et sans m'arrêter à discuter si la compagnie avait raison ou non, je constate, que c'est la raison qu'elle a donnée de son refus de signer la nouvelle nomination. Rien ne fut fait, et comme le disait mon honorable ami cet après-midi, il paraissait impossible de faire quelque chose. Mais, en toute justice, il faut reconnaître que ce n'est pas la faute du Gouvernement ni celle de la commission si les arbitres ne se sont pas mis à l'œuvre plusieurs mois plus tôt, car dans toutes ses lettres, M. Lumsden se plaint de ne pouvoir obtenir la nomination d'un arbitre. Mais dans la discussion et le règlement de tant d'affaires et de si nombreux détails, il n'est pas étonnant que des conflits soient survenus.

Après le retour des commissaires de l'Ouest, le seul moyen de procéder semblait être de nommer un tiers arbitre. La question qui se posait était celle-ci: M. Schreiber doit-il être nommé de nouveau à cette position? Je me déclarai résolument dans l'affirmative et mes collègues m'approuvèrent. Je disais que M. Schreiber était un homme capable, intelligent, intègre et que le Gouverneemnt l'ayant nommé une fois, il devait le nommer de nouveau et le choisir comme tiers arbitre.

Mais, comme je l'ai déjà dit, rien ne fut fait, sans qu'il y eût de la faute du Gouvernement, de la commission ou du nouvel ingénieur en chef de la commission. Après le retour des arbitres de l'Ouest, il y eut, je crois, une ou deux conférences entre le Grand-Tronc-Pacifique et la commission pour voir s'il ne serait pas possible de s'entendre sur un mode de procédure à suivre pour ces arbitrages. Comme tout accord semblait impossible, la commission, conformément aux dispositions de la loi, s'adressa au juge en chef, le 11 novembre 1909 et lui demanda de nommer un tiers arbitre. La lecture de ce document sera fatiguante pour la Chambre, mais je lui demande de prendre patience, car il fait partie du dossier qui serait incomplet sans cette pièce:

Projet d'une convention soumise le 17 novembre 1909, entre les commissaires du chemin de fer transcontinental ci-après désignés sous le nom de commissaires, d'une part, et la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, ci-après désignée sous le nom de la compagnie, d'autre part.

Attendu que par l'article 7 de la convention du 29 juillet 1903, entre Sa Majesté le roi et la compagnie, dont une copie forme l'annexe au chapitre 71 des statuts du Canada, de 1903, il est stipulé:

7. Afin d'assurer, pour la protection de la compagnie, en sa qualité de locataire de la division est dudit chemin de fer, la construction économique dudit chemin de fer dans des conditions telles que l'exploitation s'en puisse faire dans les conditions les plus avantageuses, il est par les présentes convenu que les devis de la construction de la division de l'Est seront soumis à l'approbation de la compagnie avant le début des opérations de construction et que lesdits travaux seront exécutés en conformité desdits devis et seront subordonnés à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation de l'ingénieur en chef désigné par le Gouvernement et de l'ingénieur en chef de la compagnie; et au cas de désaccord quant au devis, ou au cas où les ingénieurs ne s'entendraient pas à l'égard des travaux la controverse sera décidée par lesdits ingénieurs et un tiers arbitre, à être choisi de la manière réglée en l'article 4 du présent contrat;

Attendu que le 10 janvier 1908, une note a reçu le visa de S. N. Parent et de H. D. Lumsden pour les commissaires et de Charles Hays, pour la compagnie et qu'elle est ainsi conçue:

Des évaluation mensuelles pour les entrepreneurs seront promptement soumises de temps à autre, par l'ingénieur en chef des commissaires à l'ingénieur en chef adjoint de la compagnie, à Montréal, pour être approuvées. S'il a des objections à ces estimations, il les fera sans retard, parvenir à l'ingénieur en chef de la commission et chaque objection, au fur et à mesure qu'elle sera produite, sera étudiée, et si possible, décidée par lesdits ingénieurs, et au cas de désaccord, alors, ou en aucun temps avant, le paiement final, ou au moment de ce paiement au choix de l'une ou l'autre des parties, le différend sera réglé par arbitrage, ainsi que prévu par la cenvention du 29 juillet 1903, mais en aucun cas le paiement des estimations ne sera retardé, sauf avec le consentement des commissaires.

Au cas où l'ingénieur en chef de la commission et l'ingénieur en chef adjoint de la compagnie, ne s'entendront pas sur le paiement final, ce dernier sera retardé jusqu'à ce que le différend soit décidé par arbitrage, ainsi que prévu par la convention du 29 juillet 1903.

Attendu que le 6 mars, 1909, l'ingénieur en chef des commissaires et l'ingénieur en chef de la compagnie, à la suite de certains différends survenus entre eux au sujet d'objections produites par la compagnie, ont nommé Collingwood chreiber tiers arbitre pour régler lesdits différends, par une lettre ainsi conçue:

Ottawa, 16 mars 1909.

Monsieur Collingwood Schreiber,
Ingénieur conseil du Gouvernement,
Ottawa (Ont.)

Monsieur—Par l'article 7 du contrat passé entre le gouvernement du Canada et la compagnie du Grand-TroncPacifique le 29 juillet 1903, qui sert dannexe au chapitre 71, Edouard VII, concernant la construction de la division de l'est, il est stipulé que les travaux seront faits conformément au devis approuvé par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et seront soumis à la double surveillance, inspection et acceptation de l'ingénieur en chef nommé par le Gouvernement et l'ingénieur en chef de la compagnie, et au cas de désaccord à l'égard du devis ou à l'égard des travaux, le différend sera tranché par lesdits ingénieurs et un tiers arbitre à être choisi par eux.

Des différends de cette nature étant survenus à la suite d'objections produites par la compagnie, nous avons l'honneur de vous choisir comme tiers arbitre pour le réglement des

questions controversées et au sujet desquelles nous n'avons pu tomber d'accord après avoir visité les travaux, et nous serions bien aise s'il vous plaisait d'accepter la position. Au cas où vous accepteriez, un état régulier sera préparé et vous sera remis plus tard.

HUGH D. LUMSDEN,
Ingénieur en chef
du Transcontinental national.

B. B. KELLIHER,
Ingénieur en chef de la compagnie
du chemin de fer Grand-Tronc-
Pacifique.

Attendu que ledit Collingwood Schreiber a accepté la position, par une note sur ladite lettre, ainsi conçue:

J'accepte par la présente ladite nomination. 22 mars 1909.

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Attendu qu'après avoir commencé ledit arbitrage, mais avant que les arbitres eussent fait un rapport, ledit Hugh D. Lumsden, avait donné sa démission comme ingénieur en chef du Transcontinental national, et que M. Gordon Grant a depuis été nommé à sa place comme ingénieur en chef;

Attendu que ledit Gordon Grant, à titre d'ingénieur en chef de la commission et B. B. Kelliher, ingénieur en chef de la compagnie, en vertu d'une convention, portant la date du présent sommaire, et dont une copie est ci-jointe, ont nommé ledit Collingwood Schreiber tiers arbitre pour étudier de nouveau et décider, en dehors de toute enquête faite jusqu'à présent, par lesdits Hugh L. Lumsden, B. B. Kelliher et Collingwood Schreiber, les questions controversées entre lesdits ingénieurs en chef, résultant des objections produites par la compagnie, ou soulevées par ces objections,

Ladite convention établit qu'il est convenu que lesdits Gordon Grant, B. B. Kelliher et Collingwood Schreiber, comme tels arbitres, étudieront et règleront toutes les questions et différends entre les commissaires et la compagnie provenant d'objections produites par la compagnie entre les mains des commissaires avant le 10 janvier 1908, et aussi toutes les questions et les différends provenant ou résultant d'objections produites par la compagnie entre les mains des commissaires jusqu'à la présente date, conformément aux termes de ladite convention du 10 janvier 1908, avec l'entente que les questions et différends non compris dans ces objections ou n'en résultant pas, ne seront pas réglés par lesdits arbitres.

Il est convenu que ledit tiers arbitre sera chargé de décider ces questions et différends seulement lorsque lesdits Gordon Grant et B. B. Kelliher, les deux ingénieurs en chef ne pourront tomber d'accord.

Chaque partie aura le droit de produire des preuves devant lesdits arbitres, au sujet des questions controversées.

Sauf le cas d'une disposition formelle de la présente convention, ni ladite convention, ni les dispositions qu'elle contient, ni les actes accomplis en conformité de ces dispositions ne pourront être considérés comme une renonciation aux droits de Sa Majesté le roi ou de la compagnie, en vertu de ladite convention du 29 juillet 1903, ou aucune de ses dispositions, ni comme altérant, limitant, diminuant ou modifiant ces droits.

En foi de quoi lesdites parties ont rédigé la présente convention le jour et l'année ci-dessus mentionnés.

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE,
Par Charles M. Hays,
Président.

HENRY P. PHILIPS,
Secrétaire.

LES COMMISSAIRES DU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

S. N. PARENT,
Président.

P. E. RYAN,
Secrétaire.

Mais avant de poursuivre, je veux rappeler en passant ce qui s'est produit après le retour des arbitres. Ces derniers sont revenus de l'Ouest dans les circonstances que j'ai indiquées tout à l'heure. Ils ont soumis leur rapport aux commissaires, et c'est alors que le président de ces derniers a décidé de s'adresser au juge en chef lui demandant de nommer un troisième arbitre. La décision fut remise à huitaine. Entre temps, le Grand-Tronc-Pacifique, après examen, a décidé qu'il ne remplissait que l'esprit du contrat et certainement la lettre de ce dernier, en consentant un arrangement entre le Grand-Tronc-Pacifique et les commissaires, d'après lequel ces derniers devaient agir en qualité d'arbitres, et cela, le plus tôt possible. On en vint à une entente d'après laquelle ils consentirent à nommer un troisième arbitre, nomination qui se fit suivant le document que je viens de lire. Je voudrais encore y ajouter un ou deux autres. L'un de ces documents m'a été expédié par l'ingénieur en chef et par M. Kelliher, sans compter les autres preuves écrites qu'on trouve dans le dossier déposé sur le bureau de la Chambre. Voici:

LES COMMISSAIRES DU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL, OTTAWA.

Monsieur Collingwood Schreiber,
Ingénieur consultant général du Gouvernement, Ottawa (Ont.).

Cher monsieur,—D'après la clause 7 de la convention conclue entre le gouvernement du Canada et la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, en date du 29 juillet 1903, étant l'annexe attachée à la loi 3 Edouard VII, chapitre 71, relative à la construction de la division de l'Est, il est stipulé que le travail s'exécutera suivant les plans et devis approuvés par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, sous la surveillance, l'inspection et l'acceptation conjointe de l'ingénieur en chef nommé par le Gouvernement, et de l'ingénieur en chef de la compagnie du chemin de fer, et, au cas de divergences d'opinion entre lesdits ingénieurs quant au travail à exécuter, les sujets en discussion seraient réglés par lesdits ingénieurs et un troisième arbitre choisi par ces derniers.

Les divergences d'opinion s'étant soulevées à la suite d'objections produites par la compagnie, nous désirons vous choisir comme troi-

sième arbitre dans le règlement de ces questions-là, sur lesquelles nous n'avons pu nous entendre après avoir visité cet ouvrage, et ce nous serait plaisir d'apprendre que vous acceptez notre demande. Si votre réponse est favorable, une requête en bonne et due forme sera rédigée pour vous être remise plus tard.

La correspondance annexée marquée "A", "B", "C", "D", "E" et "F", et le plan en bleu marqué "G" formeront partie du dossier de cette affaire pour vous engager à accepter notre demande.

Vos dévoués,

(Signé): GORDON GRANT,
Ingénieur en chef du Transcontinental.

(Signé): B. B. KELLIHER,
Ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique.

J'accepte cette nomination.

(Signé): COLLINGWOOD SCHREIBER.

Voici un autre télégramme:

Montréal, le 5 novembre 1909.

Monsieur B. B. Kelliher,
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique,
Winnipeg (Man.).

N'êtes-vous pas satisfait de l'interprétation donnée par Lumsden aux devis approuvés par Wood, en février de l'année dernière? Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi.

W. H. BIGGAR.

Cela fut écrit par le premier procureur du Grand-Tronc, parce que la commission a insisté à bon droit pour que le Grand-Tronc-Pacifique, après avoir accepté l'interprétation donnée à l'opinion émise par M. Lumsden, et après avoir conduit les travaux d'après cette opinion, ne pouvait dire: Nous nous en tiendrons à la classification que nous avons adoptée, nous-mêmes, et nous demandons un arbitrage sur d'autres données. M. Biggar envoya ce télégramme à M. Kelliher, ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique, et ce dernier répondit comme suit:

Winnipeg, le 3 novembre 1909.

Monsieur W. H. Biggar,
Montréal.

Vu l'absence de correspondance, ne pouvez-vous pas dire quels sont les item dont parle votre dépêche? S'il s'agit des diagrammes du 10 janvier et non du 11, nous n'avons aucune objection à l'interprétation donnée par Lumsden, mais ce dernier et moi-même nous opposons fortement à l'application erronée de son interprétation quant aux travaux en cours.

B. B. KELLIHER.

Cela prouve d'une façon concluante ce que j'affirmais dans mes premières observations, c'est-à-dire que le Grand-Tronc-Pacifique avait pleinement partagé l'interprétation faite par M. Lumsden, et cela depuis 1908, concours affirmé à nouveau par M. Kelliher dans son message; tout cela devait être soumis à l'arbitrage de ces difficultés; il s'agissait de savoir si l'interprétation donnée par le Grand-Tronc-Pacifique et par les commissaires du Transcontinental avait été observée dans l'exécution de cet ouvrage.

M. GRAHAM.

Je viens de parler des raisons pour lesquelles il était nécessaire de prendre le soin le plus grand et le plus sévère dans ce travail des arbitres, de façon à ce que leur décision fût basée sur une preuve suffisant à protéger le Gouvernement contre les entrepreneurs qui auraient voulu réclamer un montant plus considérable que celui qu'ils pouvaient obliger le Grand-Tronc-Pacifique de leur payer comme intérêt. Quel est l'état de choses que l'on constate aujourd'hui? J'ai indiqué aussi rapidement et aussi clairement que possible les différentes phases qui se sont développées dans la construction de cet ouvrage. J'estime que le Gouvernement et la commission ont fait tout leur possible pour faire disparaître ces difficultés, parce qu'il était de l'intérêt de tous de régler celles-ci, avant le paiement des derniers deniers aux sous-entrepreneurs, avant qu'on eût accepté finalement cette entreprise du Grand-Tronc-Pacifique. Je ne parle pas de la prise de possession de cette voie pour l'affermer, mais de son acceptation par les ingénieurs comme si elle était terminée. Dans certains quartiers on a prétendu quelquefois que le Gouvernement pourrait être responsable envers les sous-entrepreneurs, ou plutôt envers les entrepreneurs eux-mêmes du paiement des premiers. Il est loin d'en être ainsi. La commission n'a aucune convention avec qui que ce soit, sauf avec les entrepreneurs principaux et tout arrangement conclu par ces derniers avec d'autres entrepreneurs principaux ou secondaires, n'est pas du ressort de la commission en tant qu'il s'agit du règlement de ces questions-là. Si les entrepreneurs eux-mêmes ont réglé tous leurs comptes avec les sous-entrepreneurs, et si les entrepreneurs principaux déduisaient de ces montants une certaine somme, ils devraient subir la perte encourue et se faire rembourser le plus avantageusement possible par les sous-entrepreneurs.

Quant à moi, je suis porté à croire, malgré tout ce qu'on a dit, que les entrepreneurs principaux ont surveillé tous les détails de cette construction, et qu'ils sont probablement protégés eux-mêmes contre tout paiement par trop élevé fait aux sous-entrepreneurs. Si le contraire existe, cela les regarde exclusivement. La commission ne transige qu'avec les entrepreneurs principaux, et non pas avec les sous-entrepreneurs. Mais, monsieur l'Orateur, le pays est-il protégé? Ainsi que l'honorable député (M. Haggart) le comprendra peut-être mieux qu'aucun autre membre de cette Chambre—certainement mieux que moi, parce qu'il a une si grande expérience de ces questions—dans toutes ces entreprises, on exige le dépôt d'un certain montant lors de l'adjudication des travaux; il y a plus: d'après les termes de la convention que

j'ai lus cet après-midi, on déduit chaque mois 10 pour 100 du montant actuellement dépensé; les entrepreneurs ne peuvent toucher à cette réserve qu'après deux mois, si l'on constate que cet argent sera utilisé à seule fin de poursuivre plus rapidement l'ouvrage. De plus encore: tout l'outillage appartenant à ces compagnies forment partie de cette garantie qui assure l'exécution complète des travaux entrepris.

Je veux appeler l'attention de la Chambre et celle du pays sur le fait qu'en dépit de tout ce qu'on a dit, il se trouve, aujourd'hui, entre les mains du Gouvernement, un montant considérable d'argent qui protège l'Etat contre toute classification outrée qu'on pourrait relever sur ce chemin de fer transcontinental. En cela, comme dans les autres parties de cette convention, le Gouvernement s'est montré très soigneux de maintenir sa position. J'ai essayé de mettre tous ces chiffres sous une forme telle qu'on puisse les appliquer à la situation véritable tout en étant un argument concluant à ce point de vue, et voilà pourquoi je les soumets à la Chambre.

LES COMMISSAIRES DU TRANSCONTINENTAL.

ETAT INDIQUANT LA RETENUE DE 10 p. c. EFFECTUÉE SUR LES COMPTES PROVISOIRES DES ENTREPRENEURS JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1909, AINSI QUE LE CHIFFRE DES DÉPOTS.

Numéro du contrat.	Lot.	Non de l'entrepreneur.	Chiffre net de la retenue de 10 p.c.	Chiffre du dépôt.	Chiffre total de la garantie.
			$ c.	$ c.	$ c.
1	"A"..	Le Grand-Tronc-Pacifique	166,441 01	†	166,441 01
2	" ..	J. W. McManus & Cie	33,606 76	28,919 00	62,525 76
3	" ..	Le Grand-Tronc-Pacifique	80,841 02	75,000 00	155,841 02
4	" ..	" "	169,020 11	100,000 00	269,020 11
5	" ..	Willard Kitchen Co., Ltd	233,382 95	75,000 00	308,382 95
6	" ..	Lyons and White	81,371 96	90,000 00	171,372 96
		Total	764,664 81	368,919 00	1,133,583 81
7	"B"..	M. P. & J. T. Davis	151.966 85	100,000 00	251,966 85
8	" ..	"	197,138 02	225,000 00	422,138 02
9	" ..	"	67,825 59	*225,000 90	292,825 59
10	" ..	Macdonell & O'Brien	252,759 94	†	252,759 94
11	" ..	Le Grand-Tronc-Pacifique	220,048 51	75,000 00	295,048 51
12	" ..	Macdonell et O'Brien	36.570 00	150,000 00	186,570 00
		Total	926,308 91	775,000 00	1,701,308 91
14	"C"..	Le Grand-Tronc-Pacifique	12,942 90	V. n° 14 "D"	12,942 90
14	"D"..	Le Grand-Tronc-Pacifique	133,756 13	225,090 00	358,756 13
15	" ..	E. F. & G. E. Fauquier	147,911 94	150,000 00	297,911 94
		Total	281,668 07	375,000 00	656,668 07
18	" ..	E. F. & G. E. Fauquier	93,060 79	100,000 00	193,060 79
19	"E"..	O'Brien, Fowler & McDougall Bros	34 36	.....	34 36
		Total	93,095 15	100,009 00	193,095 15
19	"F"..	O'Brien, Fowler & McDougall Bros	143,126 19	200,000 00	343,126 19
20	" ..	" "	31,439 43	25,000 00	56,439 43
20a	" ..	" "	65,340 39		65,340 39
21	" ..	J. D. McArthur	753,237 84	†	753,237 84
		Total	993.143 85	225,000 00	1,218,143 85
		Grand total	3,071,823 69	1,843,919 00	4,915,742 69

* Certificat de dépôt. † Dépôt remis.

Cet état fait voir qu'il reste au Gouvernement, à titre de garantie, un grand total de $4,915,742.69. C'est là la somme que le Gouvernement détient pour se protéger contre tout ce que l'on pourrait constater d'irrigulier dans la classification. Mais, comme je l'ai déjà fait observer, le Gouvernement a encore une autre garantie

dans l'outillage considérable des entrepreneurs, une garantie qui doit représenter approximativement—au juge, comme dirait mon honorable ami—au moins la moitié de cette somme-là; de sorte que le Gouvernement détient, tant en espèces qu'en outillage, près de $6,000,000 à titre de garantie contre tout ce que les arbitres pourraient constater d'irrégulier dans la classification.

J'ai traité la question à fond. J'en suis venu à la conclusion, qui me paraît juste, premièrement, que le Gouvernement a pris tous les moyens de sauvegarder l'intérêt public; deuxièmement, qu'il a adjugé l'entreprise des travaux en y mettant les conditions et restrictions que toute compagnie aurait cru devoir stipuler en pareil cas; troisièmement, qu'il a fait de son mieux pour que tous les différents possibles fussent réglés en conformité de la loi et du contrat ratifié par la Chambre, par les soins du tribunal que la Chambre a, après mûre délibération, institué à cette fin, et, ce qui importe encore plus que le reste, qu'il a fait déposer et détient actuellement à titre de garantie une somme à peu près suffisante—je la juge suffisante—pour parer à tout ce que n'importe quel tribunal d'arbitrage pourrait constater d'irrégulier dans la classification. Cela étant, à quoi se réduit donc la difficulté?

Ce qui embarrasse l'honorable député, c'est que les travaux ont coûté plus que l'estimation préparée par les ingénieurs, et que les quantités ne correspondent pas aux calculs qu'ils ont faits lors de l'adjudication des entreprises. J'ai tâché de repousser toutes ces insinuations et d'expliquer tous ces prétendus griefs, mais j'en reviens à ma première proposition, à savoir que ce que la population canadienne désire connaître, c'est si elle aura un chemin de fer qui vaudra la mise de fonds destinée à résoudre le problème du transport au Canada.

M. SPROULE: Sans s'occuper des vols qui peuvent se commettre?

L'hon. M. GRAHAM: Sans s'occuper des vols qui peuvent se commettre? demande l'honorable député. Le présent Gouvernement n'a pas protégé, ne protège pas et ne veut pas protéger quiconque à soustrait un seul dollar au Trésor. Le Parlement, y compris mon honorable ami dans sa sagesse pour laquelle j'ai le plus grand respect, a décidé de soumettre à un tribunal spécial les différends relatifs aux paiements—car, en somme, tout se réduit à une question de sériation; s'il y a eu vol, c'est à cause de classifications abusives; si des sommes excessives ont été payées, il faut s'en prendre à la même cause. L'honorable député et tous les membres de la Chambre ont pris part au choix du tribunal qui se compose non pas de gens préjugés, mais d'ingénieurs experts appelés à dire, au nom du public, indépendamment des partis, ce qu'il est juste de faire dans les différends qui s'élèvent entre la commission du Transcontinental, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et les entrepreneurs au sujet de la classification.

M. SPROULE: Si tel était leur grand désir, pourquoi un si long délai s'est-il écoulé depuis que le major Hodgins a lancé les premières accusations, et pourquoi le Gouvernement s'est-il tant démené pour empêcher l'enquête qui aurait permis de découvrir la vérité ou la fausseté de ces accusations?

L'hon. M. GRAHAM: Je regrette d'avoir consacré une demi-heure à l'expliquer; je me serai du moins convaincu que le Gouvernement n'a été la cause d'aucun retard. Je croyais avoir montré des documents qui prouvaient assez que le Gouvernement a tenté pendant des mois entiers de soumettre l'affaire à un arbitrage, et qu'il n'a pas pu réussir tant qu'il n'a pas demandé au juge en chef de choisir le tiers arbitre. Alors le Grand-Tronc a consenti à la nomination d'un tiers qui a été choisi et la commission est à l'œuvre.

Je le répète, tout se résume à la question des classements abusifs et le Parlement, dans sa sagesse, sans aucune opposition, a décidé que toutes les divergences d'opinions, tous les cas de classement dont on se plaindrait, seraient soumis à ces trois ingénieurs experts, qui ont de meilleurs juges que tout comité parlementaire ou que la cour d'échiquier elle-même, car si ce différend avait été soumis à cette dernière, elle aurait probablement sollicité l'opinion de la commission d'ingénieurs et adopté ses conclusions. C'est ce qui a eu lieu mainte et mainte fois, comme l'honorable député le sait.

Je le répète, le public veut connaître le coût de ce chemin de fer et, un jour, il connaîtra tout ce qui le concerne. Les tribunaux nommés à cette fin examineront et scruteront tous les détails. Comme je l'ai dit à M. Parent, à son retour d'Europe: Si l'on découvre qu'un ingénieur ou un employé du Transcontinental a prévariqué, je serai le premier à demander qu'il soit congédié sommairement; mais je ne demanderai jamais qu'on congédie quelqu'un sans lui fournir l'occasion d'établir qu'il ne mérite pas ce traitement.

Encore une fois, ce que le public veut connaître, c'est ce qui a trait à la construction de cette ligne. Je crois pouvoir, sans l'offenser, rappeler au représentant de Simcoe-sud qu'en 1908 on a mis sous les yeux de la population canadienne toutes les abominations que pouvait enfanter l'imagination la plus fertile au sujet du coût réel ou supposé de ce chemin de fer. Du haut de toutes les tribunes populaires de cette province et de toutes les provinces du Canada, j'imagine, on s'est livré à toutes les exagérations imaginables en parlant du

coût définitif de l'entreprise. Quel verdict le peuple a-t-il rendu? Celui-ci: nous avons besoin de ce chemin et nous voulons que le parti favorable à sa construction achève l'entreprise pour le bien public.

Les membres de la gauche, qui se disent favorables à l'établissement de ce chemin commencent par attaquer l'entreprise et ils espèrent ensuite s'attirer les sympathies du public.

C'est le premier ministre du Canada qui a conçu ce projet et son nom restera attaché à l'entreprise. Quoi qu'on ait dit de la construction du Transcontinental, je déclare que, lorsqu'on écrira l'histoire, les noms de sir Wilfrid Laurier et du Grand-Tronc-Pacifique seront inscrits sur ses pages à la gloire du Canada et du parti libéral, et que cette ligne contribuera merveilleusement à la solution du problème du transport en ce pays, problème qui est la grande préoccupation du public. Il présente des inconvénients. Nul plus que moi ne connaît les difficultés d'une telle entreprise sous la direction de l'Etat.

Je ne demande les sympathies d'aucune personne à cause de ces difficultés; j'essaie de les surmonter du mieux que je peux, avec honnêteté et justice. Si je commets des fautes, je ne le fais pas volontairement; si je me trompe, mon but n'en est pas moins bon, et je défie qui que ce soit de signaler aucun acte de ma part concernant ce chemin de fer qui ne résistera pas à la plus sévère enquête au point de vue de l'intérêt public. Ce travail a été entrepris par le parti libéral; c'est un travail pour le bien du pays; aucun parti n'y avait songé auparavant, et les honorables membres de la gauche, lorsqu'ils ont constuit un chemin de fer de même genre, ont dépensé presqu'autant d'argent, et pourtant n'en sont pas restés propriétaires lorsqu'il a été terminé.

L'hon. M. FOSTER: L'Etat est-il propriétaire de quelques parties de ce chemin?

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que mon honorable ami peut répondre lui-même à cette question. Le gouvernement sera propriétaire de 1,804 milles de chemin qu'il loue à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour un terme de 50 années. Je suis prêt à laisser le pays décider la question. Le Parlement lui-même a nommé le tribunal et pourvu à sa création. Le Gouvernement et la commission des chemins de fer consentent à laisser la décision au tribunal nommé par le Parlement. Si, après qu'ils auront terminé leurs travaux, on découvre que le Parlement ou le pays n'en sont pas satisfaits, le Parlement aura plein pouvoir de faire ce qu'il voudra; mais je prétends, comme homme d'affaires, et je m'adresse aussi aux hommes de loi et d'expérinece, et je leur demande s'il serait sage, s'il serait opportun, si nous remplirions les conditions de notre contrat avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en proposant aujourd'hui de faire une enquête sur une question qui est déjà soumise à un tribunal nommé par nous pour cette fin.

L'hon. M. FOSTER: Puis-je poser une question? L'honorable ministre sera-t-il assez bon de nous expliquer sur quels objets le comité que l'on propose de nommer par cette résolution devra faire enquête? On nous a dit de quoi il ne devra pas s'occuper. L'honorable ministre voudra-t-il nous donner une idée maintenant des choses dont il devra s'occuper? S'il y réussit, il m'éclairera certainement ainsi que d'autres membres de cette Chambre.

L'hon. M. GRAHAM: C'est un peu ennuyeux, mais je vais relire la résolution pour l'avantage de mon honorable ami.

L'hon. M. FOSTER: Je demanderai à l'honorable ministre de vouloir bien s'en dispenser. Ce que je voudrais avoir, c'est une explication de la résolution. Tous peuvent la lire, mais tous ne saisissent pas ce qu'elle veut dire.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami de Lennox (M. Haggart), avec sa précision habituelle, donne toutes les explications désirables à mon honorable ami l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Il dit que le dernier paragraphe explique tout. Je vais le lui lire.

L'hon. M. FOSTER: Je l'ai lu et je le comprends.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne vois pas que je puisse employer de termes plus clairs.

Décide en conséquence qu'un comité spécial de cinq membres de cette Chambre, à être nommés ultérieurement, soit nommé aux fins de faire une enquête sur lesdites accusations et déclarations dudit Hugh D. Lumsden contre un certain nombre des ingénieurs dudit chemin de fer; et que ce comité soit autorisé à envoyer quérir personnes, documents et archives, à examiner les personnes sous serment ou sur affirmation, et à faire rapport de temps à autre.

M. Lumsden a porté certaines accusations, et ces accusations feront le sujet de l'enquête.

L'hon. M. FOSTER: Quelles sont ces accusations?

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami les trouvera dans la lettre même de M. Lumsden dont l'honorable premier ministre a donné lecture.

L'hon. M. FOSTER: Mon honorable ami voudra-t-il nous dire lui-même quelles sont ces accusations?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne voudrais pas retenir la Chambre plus longtemps en expliquant ce qui est si clair. Je dis que les

accusations portées par M. Lumsden devraient faire le sujet de l'enquête et que l'on devrait permettre au conseil des ingénieurs de compléter, au sujet du classement des déblais, le mode qui a été tracé dans la convention contenue dans les statuts. Je crois que le peuple a confiance dans le Gouvernement. Je crois qu'il est convaincu que la construction du Grand-Tronc-Pacifique fait aussi économiquement que possible, et que ses intérêts sont saufs dans les mains du parti libéral. Le Gouvernement de son côté poursuivra l'exécution de cette œuvre jusqu'à son achèvement complet, afin que le peuple puisse recevoir les avantages énumérées par le premier ministre, lorsqu'il a proposé la construction de ce chemin de fer, à savoir la solution du problème des transports de l'est à l'ouest et de l'ouest à l'est. Je prétends donc que l'amendement à la résolution ne devrait pas être adoptée, mais plutôt la motion du premier ministre.

M. S. BARKER (Hamilton-est): Je félicite beaucoup mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) à propos de la question qu'il a posée au ministre des Chemins de fer, parce qu'il a réussi à lui faire dire, dans les cinq dernières minutes de son long discours, les seuls mots qu'il a adressés à cette Chambre sur l'objet de la résolution.

Pendant deux heures le ministre des Chemins de fer nous a parlé de toute espèce de chose à propos du Transcontinental, excepté du sujet que l'honorable premier ministre a soumis à cette Chambre.

Il a discuté le contrat, le cahier des charges, les amendements au cahier des charges, l'arbitrage, la correspondance des arbitres, toutes choses qui n'ont aucun rapport avec la résolution, et, ce n'est que pendant les cinq dernières minutes qu'il nous a parlé un peu de la résolution elle-même.

Avec tout le respect qui est dû au ministre des Chemins de fer (M. Graham), et sans vouloir le moindrement lui être désagréable, je déclare qu'en vue de retenir la Chambre le moins de temps possible, je passerai sous silence les dix-neuf vingtièmes du discours qu'il vient de prononcer.

La question qui nous est soumise est très simple. Il ne s'agit nullement d'arbitrage. Même si la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique avait accepté tous les certificats, avait consenti à tous les débours, n'avait contesté la légitimité d'aucune des dépenses faites par la commission, cela n'empêcherait pas l'enquête proposée par le premier ministre d'être, comme nous le prétendons, trop circonscrite. L'honorable ministre des Chemins de fer nous a déclaré à maintes reprises que le peuple canadien demande la construction. Personne ne dit le contraire, que je sache. Nous voulons que ce chemin de fer soit construit, nous entendons solder les frais de sa construction, et il me paraît à peu près certain qu'on ne manquera pas de nous les faire solder. Mais est-ce là une raison pour qu'on nous fraude? Est-ce là une raison pour que le pays soit volé? Est-ce là une raison légitimant les malversations, l'inconduite, l'incompétence ou la négligence criminelle? Devons-nous garder le silence et nous abstenir de poser des questions quand on nous dit et qu'on nous répète qu'il s'est produit dans l'administration et l'établissement de chemins de fer des actes équivalents à la fraude. Devons-nous nous contenter d'un long discours du ministre des Chemins de fer au sujet d'arbitrage et de cahier de charges, mais ne contenant pas un mot de condamnation des actes coupables dont on se serait rendu coupables, si les accusations contenues dans la lettre écrite par M. Lumsden au mois de juin dernier sont vraies. Quelle que soit la nature du débat intervenu entre la compagnie du Grand-Tronc et les commissaires du Gouvernement, personne ne prétendra que les actes signalés par M. Lumsden sont de ce fait légitimes, excusés, palliés. Mon seul but en prenant la parole est de corroborer ce qu'ont dit le premier ministre et l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) quant à la gravité de cette affaire. Le premier ministre, dans son projet de résolution, constate que les accusations sont graves et nécessitent une investigation. Nous sommes de son avis, mais nous ajoutons que ces accusations sont tellement graves qu'elles nécessitent une investigation d'un champ plus vaste que celui indiqué dans le texte de la résolution. C'est là toute la question; il n'y en a pas d'autre qui divise les deux partis. Nous sommes tous d'accord qu'une enquête est nécessaire; nous nous divisons seulement sur la question de savoir si cette enquête devrait être circonscrite aux agissements de quelques fonctionnaires, de quelques ingénieurs, dans certaines régions, ou si, au contraire, elle doit aller au fond des choses constater si les actes dont on se plaint ont été commis, et par qui?

Nous de la gauche prétendons que l'enquête ne devrait pas rouler uniquement sur l'honnêteté ou la malhonnêteté de quelques ingénieurs en sous-ordre. La question est celle-ci: A-t-il été commis des illégalités, et qui en est responsable?

J'ai prêté une oreille assez attentive au discours du ministre des Chemins de fer et Canaux. J'espérais toujours qu'il en viendrait à la question; mais, il ne me paraît pas s'être rendu compte du rôle qui lui incombait en qualité de ministre des Chemins de fer vis-à-vis des membres de la commission. L'honorable ministre a commencé tout d'abord par tirer vanité de la situation: des traités sont intervenus entre ces entrepreneurs et l'Etat; la commission et son ingénieur en chef ont eu d'importants devoirs à remplir. Tout cela nous est parfaitement connu, mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit. La question est celle-

ci: d'année en année depuis que M. Hodgins a porté les accusations que l'on sait, il a été porté des accusations de péculat, et pourtant, le Gouvernement n'a pas pris la peine de s'enquérir. L'honorable ministre a loué le zèle dont a fait preuve l'honorable représentant de Simcoe-sud (M. Lennox) dans l'examen des adjudications, et dans le relevé des paiements qui ont été faits à leur occasion, ainsi, que le talent qu'il a manifesté dans le discours où il critique les actes des personnes en autorité. Mais, monsieur l'Orateur, si le ministre des Chemins de fer avait fait son devoir, il n'est pas un des chiffres dont le représentant de Simcoe-sud a fait usage aujourd'hui qui n'aurait été transmis au département de mois en mois à partir du jour de l'adjudication des marchés. Il n'est pas une compagnie de chemin de fer au monde qui, après avoir passé de tels marchés, fondés sur certaines études et estimations faites à la grosse, plus ou moins exactes, plus ou moins précises, et constatant, comme de juste, que la dépense outrepassait ses prévisions, n'aurait cherché à contrôler les paiements par l'examen des indications et estimations détaillées en la possession de l'entrepreneur en vue de se rendre compte de la cause de ce surcroît énorme et inattendu de dépenses. Voyons-nous que le ministre et son nombreux personnel de fonctionnaires habiles et avisés se soient jamais mis en peine de contrôler ces rapports mensuels, au fur et à mesure de leur réception. Si on avait pris cette précaution, comme l'aurait fait toute maison particulière, le ministre aurait découvert qu'il se commettait des irrégularités, et il n'aurait pas attendu qu'il se fût écoulé deux ou trois ans, que des millions eussent été gaspillés et que la Chambre eût été forcée de demander une enquête.

Je désire signaler aussi brièvement que possible certaines choses qui font voir à quel point le département des Chemins de fer a poussé la négligence, à quel point il est dans l'ignorance de ce qui se passe, et combien peu soucieux de mettre fin aux pratiques illégitimes. Pour vous rendre compte de la gravité de la situation, vous n'avez qu'à vous reporter à certains chiffres qui remontent à 1907-1908.

C'est en 1908 que M. Hodgins porta ses accusations, libellées à peu près dans les mêmes termes que celles portées subséquemment par M. Lumsden et par M. Woods, du Grand-Tronc-Pacifique. Les mots sont pour ainsi dire copiés les uns sur les autres, ils ont trait aux mêmes devis, et d'après la lettre de M. Lumsden en date du 25 juin dernier, on voit que ce qui se passait alors est absolument ce qui, au dire de M. Hodgins, se passait en 1908.

Voyons maintenant combien l'on a dépensé pour la construction des deux sections, " D " et " F ", que M. Hodgins indique toutes deux, dont M. Woods a souvent parlé et dont M. Lumsden a parlé encore plus récemment. A la page 41 du rapport des commissaires du Transcontinental pour l'année 1908, on voit que la commission a dépensé, sur la section " B ", pour l'année 1908, la somme de $8,467,124. Puis il y a la " réserve d'entreprise ", et je la mentionne parce que l'honorable ministre s'est vanté du montant qu'il avait en mains. La commission du Transcontinental fait voir que cette réserve est de $299,569. Ce qu'on a payé par rapport à la section "B ", pour une année, s'élève donc à la somme de $8,167,554. La même année, comme il est dit à la page 46, on a payé, par rapport au district " F ", $8,155,864. Ainsi, l'on a dépensé $16,323,419 en une année, l'année à laquelle les accusations de M. Hodgins ont rapport, pour ces deux districts où l'exécution des travaux a donné lieu à des plaintes si graves que le ministre s'est vu forcé de demander l'institution d'un comité.

L'année suivante, jusqu'au 31 décembre 1909, on a dépensé, par rapport aux sections "B" et "F", la somme de $17,920,992. Dans ces deux années, l'on a dépensé, par rapport aux districts "B" et "F", la somme énorme de $34,244,411. Or, le 31 mars, c'est-à-dire dans deux mois, nous commencerons une nouvelle année. Si l'on fait cette année-là, les mêmes dépenses qu'en 1908 et 1909, l'on aura dépensé, par rapport à ces deux sections pour les années 1908, 1909, 1910, environ $51,000,000. En d'autres termes, sans tenir compte des dépenses faites avant 1908 ou à être faite au cours de l'année qui va bientôt commencer, l'on aura dépensé dans ces trois années autant d'argent que le ministre des Finances a dit qu'il en faudrait pour construire tout le chemin.

J'ai cité ces chiffres afin de démontrer d'une façon claire, concise et indiscutable l'énormité des dépenses que l'on fait sans que personne s'y soit attendu. Dans les trois premières des cinq ou six années que va durer la construction de ce chemin, nous avons dépensé, par rapport aux sections "B" et "F" qui sont visées dans ces accusations plus d'argent que le ministre des Finances ne nous a assuré qu'il en faudrait pour construire toute la division de l'Est, qui couvre une distance de 1,800 milles.

Si l'on songe à cet état de choses, si l'on considère que M. Hodgins a porté en 1908 l'accusation spécifique confirmée par l'ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique dans plusieurs lettres, y compris celle du 25 juin de l'année dernière, accusation réitérée par l'ingénieur en chef M. Lumsden, qui abandonne un poste important et se retire du service plutôt que de subir l'humiliation et la honte de participer à la mauvaise administration dont il s'agit, on ne saurait certes

imaginer de plus forte raison de faire une enquête. Il me semble que ce point set absolument incontestable.

Je ne tiens pas à entrer dans tous ces détails. L'exposé si complet qui a été présenté par l'honorable député de Simcoe-nord devrait se trouver au bureau du ministre; ces renseignements, le ministre aurait dû les recevoir de mois en mois depuis que l'ouvrage est commencé. N'importe lequel de ces ingénieurs aurait pu et aurait dû le lui procurer. Le ministre devrait les avoir sous la main et être en état de confirmer ou de contester chacune des paroles que l'honorable député a prononcées ici, à ce sujet.

Où en sommes-nous? Parce que nous construisons un chemin de fer, allons-nous nous laisser voler? Car enfin, ce n'est ni plus ni moins que du vol. En lisant ce rapport de M. Lumsden où il est dit qu'on lui a désobéi, où il blâme en particulier certains actes, où il déclare que cet état de choses s'est continué, où il affirme qu'il a fini par perdre toute confiance dans les ingénieurs établis sur une certaine partie des travaux, pouvons-nous douter qu'il soit de notre devoir de demander une enquête minutieuse et complète?

Mais, dit le premier ministre, nous allons nous enquérir de la conduite de ces deux messieurs, de ces deux fonctionnaires particulièrement accusés par M. Lumsden. Il paraît présumer que M. Lumsden ayant donné sa démission sous le coup de l'indignation qu'il a éprouvée après s'être rendu compte de ce qui se passait relativement aux sections "B" et "F", le dit M. Lumsden exonère tous les autres employés sur tout le parcours du chemin. Quelle absurdité! Si une commission d'enquête découvrait, sur une étendue d'un mille, des choses comme celles dont il est question ici, irait-elle présumer que tout est parfait au delà, ou déciderait-elle de pousser plus loin son examen? Certes, c'est ce que ferait un homme d'affaires. Si une grande corporation se trouvait dans le même cas, si elle découvrait de la spéculation, du vol, une inconduite honteuse chez ses employés, elle ne songerait pas à en renvoyer seulement deux ou trois, elle ferait une enquête sur le compte de tous, elle étudierait dans tous ses détails l'occupation de chacun et se rendrait compte de toute l'étendue du mal. Voilà ce que font les hommes d'affaires. Mais un gouvernement libéral agit autrement. L'honorable ministre nous dit: Certains fonctionnaires sont accusés, les accusations sont graves et sérieuses; nous instituerons une commission chargée de s'enquérir des fautes imputées à ces hommes, et nous n'irons pas plus loin.

Mais si M. Lumsden se fût seulement donné la peine d'aller à " B " avant de faire son rapport et de démissionner dans son indignation, l'honorable député pourrait dire avec tout autant de justice: "Nous n'examinerons pas " F " parce qu'il ne mentionne que " B ". Cependant " F " est aussi mauvais que " B ". Pourquoi ne pas examiner " A " et " C "? Pourquoi s'est-on borné aux deux endroits où, récemment, à propos de l'arbitrage, M. Lumsden a été forcé de démissionner? On a constaté que des vols se commettaient en juin, doit-on présumer que tout est en règle ailleurs? Assurément non. Assurément ce serait un très mauvais certificat à donner à un homme qui n'aurait pas été spécialement accusé. Voici une section dans Québec et une autre à Winnipeg qui sont toutes deux corrompues, si la déclaration est exacte. Nous allons examiner ces deux sections et nous allons laisser les autres en liberté. Nous allons les innocenter et les laisser aller.

Je crois que c'est là une ligne de conduite que n'approuveront pas les hommes de bon sens ou tant soit peu rompus aux affaires. Je crois que tous les hommes d'affaires du pays ont trop de bon sens pour croire que c'est là tout ce que nous devons faire. Pourquoi limiter l'enquête? Assurément les hommes qui se trouvent dans ces autres lots et dont la réputation a été éclaboussée par ce qui a été découvert à " B " et à " F ", désireront, s'ils sont honnêtes, comme je l'espère, que l'enquête s'étende à leurs sections. Les honnêtes gens accueilleront avec plaisir une enquête de ce genre. La commission devrait l'accueillir avec plaisir. J'espère que les commissaires seraient heureux de pouvoir démontrer que, bien que cette accusation ait été portée contre " B " et " F ", ils consentent volontiers à ce que l'on s'enquierre de toute la voie ferrée, de toute l'entreprise de la construction, et qu'ils dédaigneraient de se prévaloir d'un vice de forme pour empêcher une enquête de ce genre.

Je m'attendrais aussi à ce que le ministre des Chemins de fer accueillît avec plaisir une enquête complète. Il ne saurait être possible que lorsque des accusations aussi graves que celles-ci sont portées, le premier ministre d'un pays comme le nôtre se lève et déclare au moyen d'une résolution anodine que des accusations aussi graves ne seront pas suivies d'une enquête. Assurément, le ministre des Chemins de fer devrait désirer que tout ce qui concerne cette ligne, d'une extrémité à l'autre, soit l'objet d'une enquête minutieuse et complète.

Il y a une autre particularité. Le ministre dit qu'il s'étonne de ce que M. Lumsden n'ait pas congédié ces employés. Il demande pourquoi M. Lumsden n'est pas resté là pour faire face à la situation. Pourquoi n'a-t-il pas destitué ces hommes? Le ministre affirmera-t-il qu'il avait le pouvoir de les destituer? J'ai remarqué qu'en deux ou trois occasions différentes le ministre s'est servi d'un langage différent sur le même sujet. Une fois, il a dit qu'il au-

rait dû les destituer, une autre fois, qu'il aurait dû proposer leur destitution.

J'ai remarqué que le premier ministre s'était servi du même langage en parlant de leur emploi. Il a d'abord dit qu'ils étaient employés par l'ingénieur en chef; l'instant d'après il a dit: sur sa proposition. Il y a là toute la différence au monde. Je crois, monsieur l'Orateur, que lorsque M. Lumsden sera assermenté—et j'espère qu'il le sera—il dira pourquoi il a démissionné. Je m'attends à entendre M. Lumsden, que je crois être un homme honorable, donner ses raisons pour n'avoir pas suivi la ligne de conduite que le ministre prétend qu'il aurait dû prendre. Je crois que M. Lumsden est tout aussi capable de juger de ce qu'un homme doit faire pour sauvegarder sa réputation que n'importe quel membre de cette Chambre. Je crois que M. Lumsden dira pourquoi il n'a pas congédié les hommes, pourquoi il n'a pas proposé leur destitution, pourquoi, pris de dégoût, il a préféré démissionner.

Nous serions heureux d'entendre l'explication de M. Lumsden et de la comparer à ce qu'il aurait dû faire, d'après l'insinuation du ministre. D'après ce que je sais sur son compte, je suis fermement convaincu qu'il a des raisons suffisantes pour la ligne de conduite qu'il a adoptée, et je dois dire que si M. Lumsden a pris ce parti de propos délibéré parce qu'il était convaincu qu'il lui serait inutile d'essayer de congédier les hommes ou de demander leur destitution, cette enquête devrait remonter plus haut que l'ingénieur en chef. Je ne crois pas qu'il soit satisfaisant pour le pays de faire cette enquête, à moins que le comité puisse, de fond en comble, rechercher qui est responsable, qui a donné lieu à cette accusation, qui est coupable de négligence criminelle et de l'incompétence que cela dénote.

M. E. M. MACDONALD (Pictou): Monsieur l'Orateur, je crois franchement, après les déclarations des honorables membres de la gauche qui ont parlé sur ce sujet aujourd'hui, qu'ils n'ont jamais prévu, jamais espéré, et qu'ils savaient n'avoir aucun droit de s'attendre à l'adoption de la résolution qu'ils ont proposée. L'honorable député de Hamilton (M. Barker) dit que M. Lumsden est allé inspecter les sections "B" et "F", qu'il s'est fâché contre quelqu'un et probablement contre lui-même, qu'il est sorti des gonds, qu'il est revenu et qu'il a démissionné. De ce que M. Lumsden dit dans sa lettre à la commission qu'il n'a plus confiance en certains membres du personnel des ingénieurs, qu'il avait nommés lui-même, parce qu'ils ont désobéi à ses ordres, pas sur toute la ligne du Transcontinental, pas sur toute la ligne de la division orientale, pas sur toute l'étendue des sections "B" et "F", mais tout simplement sur une faible partie de ces sections; parce qu'il était hors des gonds, au dire de l'honorable député de Hamilton au sujet de certains de ses propres ingénieurs, les honorables membres de la gauche en concluent qu'il nous faut nommer une commission ambulante et faire une enquête sur tout le chemin de fer Transcontinental depuis une extrémité jusqu'à l'autre.

Voilà un échantillon de la logique et de l'argumentation des députés de la gauche. Il faut bien comprendre ce qui constitue le champ légitime de l'enquête parlementaire. Je ne crois pas dépasser les bornes voulues en affirmant que lorsque les faits sont basés sur des preuves suffisantes, le Parlement a le devoir de faire enquête sur toute irrégularité ou sur tout abus, lorsque quelque avantage peut découler de pareille enquête ou qu'elle est autorisée par son objectif. Mais le Parlement ne doit pas se prêter à des enquêtes inutiles ou sans résultat ni avantage possible, ou lorsque les questions, objet de l'enquête, sont encore en litige ou bien encore lorsqu'on demande l'enquête sans motif valable qui l'autorise, mais uniquement par un calcul politique. A mon avis, on ne saurait révoquer en doute la légitimité de cette attitude du Parlement en pareille matière, basée qu'elle est sur l'histoire et manifestement applicables aux circonstances actuelles. Cette question est encore pendante devant le tribunal auquel le Parlement a déclaré qu'elle devait être soumise, il y a cinq ans, et cet article de la loi du Transcontinental, objet d'un si long débat dans cette enceinte, les honorables députés de la gauche y donnèrent leur acquiescement. Les députés qui soulèvent aujourd'hui cette question ont souscrit à l'adoption de cet article 7, sans soulever d'objections. Ce tribunal a été créé à la suite d'une discussion et de délibérations approfondies touchant le meilleur moyen d'adopter pour le règlement des différends d'ordre technique qui pourraient surgir sur le plus ou moins d'exactitude des vues exprimées par les ingénieurs et sur la classification des déblais. Ce tribunal a été créé; il est aujourd'hui saisi de la question, et bien qu'il s'agisse d'un litige pendant devant le tribunal, les honorables députés, je l'affirme sans la moindre hésitation, s'inspirant uniquement d'une pensée politique, demandent à la Chambre de se saisir elle-même de la question, après l'avoir soustraite au tribunal, et de se livrer à une enquête sans but.

Voilà précisément la situation, telle qu'elle existe. Qu'est-ce qui a provoqué ce débat? M. Lumsden, qui était l'ingénieur en chef du Transcontinental, en démissionnant déclara que certains ingénieurs qu'il avait lui-même nommés, avaient désobéi à ses instructions et agi de mauvaise foi.

Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) demanda à la Chambre d'enquêter sur cette allégation et de constater si elle est, oui ou non, conforme à la vérité des faits. Voilà la genèse de ce débat. Si cette enquête sur l'exploitation et la construction du Transcontinental, enquête que ces honorables députés évoquent avec force serments et demandent à grands cris, est d'une si grande urgence et si nécessaire depuis deux ans, comme ils l'affirment, comment se fait-il que, depuis deux mois que nous siégeons ici, ces messieurs aient piétiné sur place, les bras croisés, sans tenter un seul effort pour détourner du pays la terrible catastrophe qu'ils prétendent imminente? Le Gouvernement présente cette motion conformément au règlement de la Chambre; il demande au Parlement de faire enquête sur une allégation de l'ingénieur en chef, afin de constater s'il y a eu manque de sincérité, irrégularité ou violation des instructions; or, ces messieurs, puisant amplement dans le riche vocabulaire d'épithètes qu'ils mettent à contribution, chaque fois qu'ils sentent un scandale, ces messieurs, dis-je, proposent un amendement à cette motion. Que dit cette motion? Relisons ce texte:

H. D. Lumsden, en offrant sa démission d'ingénieur en chef du chemin de fer Transcontinental national, a porté de graves accusations....

De graves accusations, disent-ils.

....touchant la dépense des deniers publics, au cours de la construction de ce réseau, accusations qu'il importe, dans l'intérêt public, de soumettre à l'enquête.

Ce texte renferme-t-il une seule expression comportant un sens plus étendu ou plus restreint que la résolution présentée par le Gouvernement? Il y figure force épithètes destinés à attirer le regard, afin que nos collègues conservateurs puissent fournir de la matière aux journaux à leur dévotion; mais quand on en vient à disséquer ce texte, et à l'examiner en dernière analyse, comme le dit le député de Torontonord (M. Foster) on constate que cette partie de la résolution n'est tout simplement qu'un calque de la résolution, relativement à l'allégation formulée par M. Lumsden.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable député voudrait-il bien nous donner son interprétation de ce texte?

M. E. M. MACDONALD: Je n'ai pas l'imagination assez vive pour me mesurer à cet égard avec l'honorable député, ou pour m'autoriser à donner mon interprétation de cette motion.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce la déclaration du premier ministre que je demande à mon honorable collègue d'interpréter?

M. E. M. MACDONALD: Mon honorable ami est loin d'être un esprit obtus. On peut bien lui adresser d'autres reproches, mais personne n'a encore songé à lui reprocher un manque de pénétration, en outre, je n'entends nullement lui imputer à crime quelque manque d'aptitude que ni ennemis ni amis ne lui ont imputé.

L'hon. M. FOSTER: On ne saurait imputer à crime l'absence d'un don naturel.

M. E. M. MACDONALD: Il faut craindre les Grecs, dit-on, même lorsqu'ils nous offrent des présents, et depuis quelque temps, l'honorable député (M. Foster) est devenu si onctueux dans ses paroles que j'incline à le regarder comme un homme qu'il faut surveiller.

La première partie de cet amendement n'est que la répétition sous forme de superlatif, de la déclaration contenue dans la première partie de la résolution présentée par le premier ministre, et en pareille circonstance, il convient de l'éliminer du débat. Mais dans la deuxième partie il figure un élément nouveau.

Le coût de la division orientale de ce réseau, d'après les dernières estimations du Gouvernement, dépassera tellements les chiffres soumis au Parlement, en 1904-1905, que cet énorme accroissement est de nature à créer les plus vives alarmes.

Voilà une superbe phrase.

L'hon. M. FOSTER: Cela ressemble fort au programme libéral de 1893.

L'hon. M. GRAHAM: Cette phrase n'aura pas autant de succès.

M. E. M. MACDONALD: Nos honorables collègues de la gauche s'entraînent sans doute en vue de l'élaboration de leur programme, en juin prochain et sans doute ce sont là quelques brillants échantillons des périodes préparés par les députés de la gauche le moins expérimentés. Dans sa motion, l'honorable député (M. Lennox) propose que le Parlement soumette à l'enquête " ces accusations ". Quelles accusations?

Enquêter sur l'allégation formulée par M. Lumsden dans ses lettres et sur toutes les autres questions se rattachant à la construction de la division orientale de ce réseau et la dépense de deniers publics afférente à ces travaux.

Conçoit-on qu'on cherche à imposer à cette Chambre la tâche d'enquêter sur tout ce qui se rattache à ce réseau, depuis le commencement même de l'entreprise; sur chaque dollar consacré à ce réseau, se rattachant, non pas à la construction, ou à la classification ou aux paiements faits aux entrepreneurs, mais à chaque dollar dépensé pour ce réseau depuis 1903 jusqu'aujourd'hui. Existe-t-il quelque corrélation entre cette motion et les allégations formulées par M. Lumsden, dans ses lettres, relativement aux ingénieurs, sur les sec-

tions "B" et "F". Nullement, il n'y a pas la moindre connexité entre les deux choses.

Examinons les allégations de M. Lumsden. Il exprime son mécontentement de ce qu'il n'a pas réussi à faire exécuter ses instructions par certains ingénieurs chargés de travaux sur les sections "B" et "F"; il ne s'agit nullement de tout le personnel des ingénieurs; non, il prend bien soin de parer à tout malentendu à cet égard, en écrivant, le lendemain même du jour où il écrit sa première lettre, que son allégation ne s'appliquait pas à tout le personnel, sur les sections "B" et "F", mais seulement à un certain nombre d'ingénieurs. D'après la statistique contenue dans le dernier rapport de la commission pour 1909, le nombre total de milles construits est d'environ 1,800, et en donnant toute l'ampleur possible au grief formulé par M. Lumsden, ce grief ne s'appliquerait qu'à 500 milles environ. Il absout de toute critique possible le personnel des ingénieurs, quant aux 1,300 autres milles; il approuve ce qu'ils ont fait; il avait proposé la nomination de tous ces ingénieurs et il ne s'adresse de critique qu'aux ingénieurs travaillant sur moins d'un tiers de toute la ligne. Le Gouvernement veut soumettre à l'enquête les allégations faites à l'égard de ces ingénieurs. Quant à tous les autres ingénieurs, M. Lumsden leur décerne un brevet d'honnêteté.

M. MEIGHEN: L'honorable député voudrait-il bien donner lecture du brevet d'intégrité ainsi décerné par M. Lumsden aux autres ingénieurs?

M. E. M. MACDONALD: J'ai donné lecture de la déclaration de M. Lumsden portant que son grief ne s'adresse qu'à certains ingénieurs qui étaient responsables des mesurages, de la classification, de la surveillance et de l'inspection d'une notable partie de la section "B" et à l'est de Rennie-Crossing, dans la section "F".

M. MEIGHEN: Est-ce là un brevet d'honnêteté décerné aux autres?

M. E. M. MACDONALD: Si M. Lumsden avait quelque critique à adresser aux autres, il l'aurait fait; or il a expressément limité son blâme aux ingénieurs des sections en question. Afin de juger si la Chambre doit souscrire à la deuxième partie de la proposition présentée par l'honorable député (M. Lennox),—car c'est là le seul point en discussion,—rappelons ici, un instant, quelques principes généraux. Le député d'Hamilton (M. Barker) ne s'est guère plaint du Gouvernement. En fait, je remarque que les députés de la gauche qui, d'ordinaire, critiquent le Gouvernement en affichant le plus grand mépris des faits, ont bien soin de borner ici leurs griefs au fait que le ministre des Chemins de fer et des Canaux n'avait personne dans son bureau chargé de vérifier les états dressés et transmis par la commission, mais assurément ce n'est pas là une chose bien grave, aux termes de la loi, la responsabilité incombe aux commissaires, et le ministre des Chemins de fer et des Canaux n'est ici que le porte-parole de la commission.

M. BARKER: C'est là son avis.

M. E. M. MACDONALD: Voilà ce que dit la loi et la loi vient à cet égard à l'appui de l'affirmation du ministre. Mais les députés de la gauche le savent parfaitement, s'il y a eu erreur au sujet du coût des travaux, c'est sur M. Lumsden qu'en retombe la responsabilité. Le député d'Hamilton versé qu'il est de vieille date dans les questions de chemins de fer sait parfaitement que le ministre des Chemins de fer et des Canaux ou la commission n'est nullement responsable des agissements de l'ingénieur qui, dans les solitudes de l'est, classe les déblais ordinaires comme roche compacte, pas plus que sir Thomas Shaughnessy ne serait responsable de la classification frauduleuse faite par un ingénieur, dans l'ouest lointain.

Et pourtant tous les journaux conservateurs du pays parleront du Gouvernement et de sa malversation dans la direction de la construction de ce chemin de fer et des millions de dollars de l'argent du peuple qui ont été gaspillés. Un gouvernement ou une compagnie trouve l'argent avec lequel un chemin de fer est construit. L'entrepreneur fait la construction; l'ingénieur en fait l'inspection et fixe le montant d'argent que l'entrepreneur doit recevoir. Le gouvernement ou la compagnie paye cet argent quand l'ingénieur a apposé son visa. Si on rencontre de la pierre où les devis ont indiqué de l'argile, le gouvernement ou les directeurs de la compagnie doivent-ils être blâmés? Quand il en arrive à fixer ce qui doit être payé à l'entrepreneur pour des travaux de terrassement, si l'ingénieur constate qu'il a compté comme roche meuble ou roche commune ce qui est du déblai ordinaire, direz-vous que le Gouvernement ou les directeurs de la compagnie doivent être renvoyés parce que l'ingénieur a commis une erreur? Une compagnie ou un gouvernement ne peut absolument rien si les ingénieurs sont malhonnêtes dans leur classification, tout ce qu'il peut, c'est de renvoyer les ingénieurs. L'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) sait que celui qui fixe ce que l'entrepreneur doit recevoir, c'est l'ingénieur et non les directeurs de la compagnie ou le gouvernement, ou la commission.

L'hon. M. HAGGART: Le député de Lanark-sud ne sait pas cela. Il a toujours entendu parler et spécialement par les députés qui siègent de l'autre côté, de la responsabilité ministérielle et que celui qui

est responsable devant la Chambre, c'est le ministre.

M. E. M. MACDONALD: C'est vrai. Le ministre est responsable des actes de ses fonctionnaires immédiats, sur lesquels il peut avoir une action, mais mon honorable ami a été ministre et il eut trouvé très dur, s'il avait construit un chemin de fer comme entreprise du Gouvernement et dans le cas où un ingénieur, sur la rive nord du lac Supérieur, aurait fait un classement irrégulier en faveur d'un entrepreneur, si ses adversaires avaient demandé qu'il fût condamné pour ce motif.

L'hon. M. HAGGART: Il a été plusieurs fois dans cette situation. Quelques-uns des ingénieurs et des entrepreneurs ont pris de l'argent et l'opposition en a tenu responsable le ministre.

M. E. M. MACDONALD: Et vous avez certainement repoussé cette responsabilité.

L'hon. M. HAGGART: Nullement. Je n'ai pas renoncé à cette responsabilité. J'ai présenté l'excuse que le ministre pouvait difficilement être tenu responsable de l'action. Mais le principe établi est que le ministre est responsable de tout ce qui est fait dans son département et il doit se justifier.

M. E. M. MACDONALD: Mon honorable ami me dira peut-être si sa prétention était juste ou non?

L'hon. M. HAGGART: Je savais que le principe était juste.

M. E. M. MACDONALD: Mais pensiez-vous que vous aviez raison vous-même?

L'hon. M. HAGGART: Je pensais que je ne devais pas être tenu responsable et il en est de même en Angleterre. Si l'honorable député veut me le permettre, je dirai que s'il se produit un vol dans un département, dans la Marine par exemple, le ministre qui représente le Gouvernement devant la Chambre est responsable. On peut prétendre comme excuse que si la surveillance a été aussi complète que le ministre a pu l'exercer, l'individu devrait être puni et le ministre exonéré. Mais quant à la responsabilité, il n'y a pas de doute à ce sujet.

M. E. M. MACDONALD: Il est difficile de savoir quelle attitude fut celle de mon honorable ami comme ministre. A-t-il pris une attitude quelconque ou s'est-il déclaré comme il le fait aujourd'hui dans l'opposition, ne visant qu'à nuire au Gouvernement. Si M. Lumsden avait communiqué aux commissaires les noms des hommes dont il voulait le renvoi, s'il avait réclamé leur renvoi et si le ministre ou les commissaires après une enquête, avaient reconnu la déclaration justifiée et s'ils ne les avaient pas renvoyés, alors le ministre ou les commissaires, suivant le cas, devraient être condamnés, mais comme M. Lumsden n'a pas indiqué les noms des personnes en qui il avait perdu confiance et qui étaient ceux qui avaient désobéi à ses instructions, le premier ministre commence, grâce à cette enquête, à rechercher qui étaient ces hommes et il réglera avec eux ensuite quand on les aura trouvés.

Mon honorable ami sera de mon avis, même en s'en tenant à sa stricte responsabilité ministérielle, pour dire que le Gouvernement n'est pas et ne peut pas être tenu responsable jusqu'à ce qu'on connaisse les hommes qui ont mal agi, si tant est qu'il y ait eu du mal de fait.

L'honorable député de Hamilton (M. Barker) a discuté lui-même cette question de responsabilité à la Chambre, il y a deux ans, au moment du débat sur le rapport du comité Hodgins. Il a discuté les lettres de M. Woods dans les termes suivants:

> L'honorable député fait aussi des commentaires sur le fait qu'en présentant au comité les différentes lettres auxquelles on s'est reporté aujourd'hui, j'ai dit que ces lettres n'accusaient pas de fraude les commissaires ou ne prouvaient pas la fraude; je le dis encore. Il n'y a rien dans ces lettres qui indique aucune conduite frauduleuse de la part des commissaires. On n'a jamais prétendu cela.

Mon honorable ami ne prétendait pas alors, et il ne peut pas prétendre aujourd'hui que ces déclarations relatives à des classifications abusives pourraient, si elles étaient reconnues exactes, porter atteinte aux commissaires ou au ministre et il en résulte que nous arrivons à cette question de savoir si oui ou non il y a eu des erreurs dans les classifications, si oui ou non M. Lumsden a fait une déclaration exacte quand il a dit qu'il y avait désobéissance à ses instructions et défaut de se souvenir de ce qu'il avait dit de faire à ces hommes.

Ce sont là des questions qui sont du ressort du comité, mais celle de savoir si la classification a été bien faite relève exclusivement du tribunal institué en 1903 par le Parlement. Il est inutile de donner à la Chambre lecture de l'article 7 de la convention, qui statue sur le cas. Il y a une autre disposition, à l'article 47, qui établit un autre arbitrage, au cas où il surgirait d'autres différends à l'égard de la construction. Cette convention ratifiée par le Parlement, en 1903, est si claire et si précise qu'il y est stipulé dans deux articles que toute question controversée, à l'égard de la construction, devra être réglée par arbitrage.

J'ai été surpris d'entendre l'honorable chef de l'opposition déclarer que même si l'affaire était pendante devant la cour de l'échiquier, il serait encore d'avis qu'il faudrait demander la nomination d'un comité. La déclaration faite par l'honorable député d'Hamilton-ouest, en 1908, quand il disait que les plaintes concernant la classification

n'atteignaient pas les commissaires, mais seulement la compétence des ingénieurs, démontre clairement que ce sont des questions qui doivent être décidées par une commission d'experts et si l'affaire avait été soumise au jugement de la cour d'échiquier c'eût été méconnaître tous les précédents des tribunaux canadiens et anglais que de permettre au Parlement d'intervenir et de se substituer au tribunal. Mon honorable ami chercherait en vain un précédent pour appuyer sa prétention.

Cette question regarde exclusivement les ingénieurs. L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux, dans son admirable discours, a cité l'article 15 qui stipule que l'ingénieur en chef sera le seul juge des travaux, tant pour la quantité que pour la qualité. C'est lui qui accorde le certificat pour chaque dollar payé aux entrepreneurs. La commission du Transcontinental n'est pas autorisée à certifier ces paiements, pas plus que le Gouvernement lui-même. S'il y avait quelque chose de répréhensible, si les dépenses étaient illégitimement augmentées, c'est M. Lumsden qui en était responsable, puisque chaque dollar n'était payé que sur son ordre et que les autres ingénieurs n'avaient qu'à se conformer à ses instructions.

Où trouverait-on, pour juger ces questions un tribunal plus compétent que celui qui est institué par cette convention?

Les ingénieurs qui composent ce tribunal sont les meilleurs juges que l'on pouvait choisir. L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) ou l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) supposent-ils qu'un comité de cette Chambre, composé d'hommes n'ayant aucune connaissance spéciale en génie civil, serait plus en état de se prononcer sur une question de classification que des spécialistes en la matière?

Supposons que l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox), avec toutes ses connaissances légales, soit transporté dans les régions sauvages au nord du lac Supérieur et appelé à décider si certains déblais doivent être classés comme cailloux ou déblais ordinaires. Cependant, il voudrait que lui et d'autres députés, tout aussi dépourvus de connaissances spéciales s'érigent en tribunal pour décider si la classification a été bien faite, et il veut nous faire croire qu'un tribunal ainsi composé offrirait plus de garantie qu'un tribunal composé de MM. Schreiber, Grant et Kelliher. C'est ni plus ni moins ce qu'il demande par sa résolution.

Il est vrai que nous pourrions faire comparaître les ingénieurs qui ont fait la classification, qui ont vu exécuter les travaux, nous pourrions entendre leurs dépositions et peser le pour et le contre. Si le poids de la preuve était favorable aux ingénieurs du Transcontinental et défavorable à ceux du Grand-Tronc-Pacifique, et si ces témoignages n'étaient infirmés en aucune manière par le contre-interrogatoire, les honorables député de Simcoe-sud et d'Hamilton, pour agir judiciairement, devraient se prononcer en faveur des ingénieurs du Transcontinental. Mais quel tribunal pratique aurions-nous ? Quelle nouvelle lumière cette décision jetterait-elle sur la question? Que vaudrait ce jugement en opposition à celui d'un tribunal composé d'experts versés dans les questions de classification, qui ont reçu des rapports quotidiens depuis le commencement des travaux, qui ont inspecté toute la ligne et ont étudié la question sur toutes ses faces.

Quiconque n'est pas aveuglé par l'esprit de parti devra admettre que ce second tribunal est infiniment plus compétent que le premier. D'ailleurs l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux nous a fait voir combien le Gouvernement est sûrement protégé contre les paiements illégitimes qui pourraient être faits aux entrepreneurs. Il va sans dire que nos honorables adversaires, en dépit de la leçon qu'ils ont reçu il y a deux ans, continueront à crier au scandale et persisteront à dire que le but du Gouvernement est de prévenir toute enquête. Cependant le Gouvernement ne fait rien autre chose que soumettre la question au tribunal compétent, dont le verdict aura infiniment plus de valeur que la décision d'un comité parlementaire. D'un côté nous avons trois hommes de l'art, possédant la théorie et la pratique et en possession de toute la preuve, et de l'autre, nous aurions un comité dont la décision serait uniquement basée sur l'appréciation des témoignages, sans les connaissances pratiques des ingénieurs, pour apprécier ces témoignages.

J'ai fait observer, il y a quelque temps, que M. Lumsden ne se plaignait que du travail exécuté dans deux divisions. Mais même en ce qui se rapporte à la section "F", j'ai ici une lettre qui fait voir comment disparaissent, après enquête, toutes ces accusations imaginaires. Voici une lettre de M. Woods, l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique; elle porte la date du 21 janvier:

Le 21 janvier 1910.

Monsieur Gordon Grant,
Ingénieur en chef du Transcontinental,
Ottawa (Ont.).

Cher monsieur,—Relativement à mes lettres du 29 juillet et du 12 octobre dernier, au sujet de la classification sur les travaux d'O'Brien, de Fowler et de MacDougall, lot "F" à laquelle s'oppose M. Heman, notre ingénieur de section et particulièrement à ma lettre du 12 octobre, dans laquelle je spécifiais certaines circonstances où nous nous sommes opposés aux rapports faits. Je suis heureux de dire que depuis ce temps-là on a fait un autre examen des travaux accomplis par les ingénieurs dans votre section travaillant de concert avec notre ingénieur de section, et qu'on en est venu à une entente relativement à la

classification et à d'autres matières, entente qui satisfait les intéressés.

Je viens de recevoir aujourd'hui même une lettre de M. Heman dans laquelle il m'informe qu'il a écrit à l'ingénieur de section Poulin, approuvant la classification faite, ainsi que les autres travaux exécutés dans cette partie acceptés par votre ingénieur inspecteur et lui-même, à condition qu'on exécute les promesses faites par M. Balcon.

Dans ce cas, veuillez considérer mes lettres relatives à ces affaires comme étant non avenues.

Bien à vous,

(Signé) : H. A. WOODS,
Sous-ingénieur en chef.

Donc, chaque fois que ces ingénieurs qui comprennent parfaitement ces questions, viennent en contact avec ces personnes-là, ils n'ont aucune difficulté à conclure une entente; je dis que si l'on se renseigne sur la genèse de cette question, si l'on analyse les arguments de mon honorable ami de Simcoe (M. Lennox) et de l'honorable député de Hamilton (M. Barker), on constate que pour la raison que certains ingénieurs des sections "B" et "F" ont pu faire des classifications erronées, on insinue qu'ils ont agi ainsi délibérément. Voilà, monsieur l'Orateur, une prétention injuste. Les gens qui ont exécuté cet ouvrage, n'appartiennent pas nécessairement au parti libéral puisqu'un grand nombre d'entre eux sont des conservateurs. Ils appartiennent à une profession tout aussi honorable que l'est celle du droit, et ils comprennent que leur meilleur actif, c'est l'honneur de leur nom, ainsi que la réputation qu'ils peuvent se créer en étudiant à fond toutes les questions qu'on leur soumet. Donc, toutes les présomptions que nous pourrions considérer comme raisonnables établiraient la théorie que ces ingénieurs ne veulent pas délibérément établir de fausses classifications. Leur imputer des motifs aussi bas serait détruire leurs espérances dans l'exercice de leur profession. Au lieu d'imaginer cela, parce qu'ils s'est produit des disputes et des différences d'opinion entre des ingénieurs représentants différents intérêts dans le nord du pays, au lieu de laisser entendre qu'un ou deux ingénieurs ont mal agi, il aurait été plus juste et plus raisonnable de croire que ces hommes-là, ou quelques-uns d'entre eux, ont pu en arriver à des conclusions erronées, mais que toujours ils ont agi honnêtement, croyant accomplir ce qui était juste. Tout cela démontre que cette question ne peut être décidée que par le tribunal que le Parlement a constitué spécialement dans ce but-là.

J'ai été étonné d'entendre l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox), qui a consacré beaucoup de temps à débattre cette question, et qui a présenté une argumentation digne d'être mentionnée comme la meilleure qu'on puisse faire dans une cause mauvaise, j'ai été surpris de l'entendre vous rappeler cette vieille histoire

M. E. M. MACDONALD.

d'après laquelle le Gouvernement aurait déclaré que le Transcontinental ne coûterait que $13,000,000. L'honorable député a cité force chiffres, mais s'il avait mieux calculé, il en serait arrivé à une conclusion que personne n'aurait voulu croire, puisqu'elle aurait voulu dire que le pays allait faire construire cette voie au coût de $866 le mille. Venir me dire, ou oser prétendre qu'un ministre de la couronne a déclaré qu'il était possible de construire une voie ferrée dans ce pays au coût de $866 le mille, c'est énoncer une proposition risible et que personne ne voudrait entendre. Je ne crois pas qu'il se trouve quelqu'un pour croire cela; l'honorable député lui-même a eu la candeur de déclarer qu'il n'ajoutait foi à ces racontars. Pourtant, je pensais qu'en faisant cette allusion, l'honorable député se servait d'un argument utile, car autrement, tel que je l'ai dit, le sien constituerait la meilleure raison qu'on puisse invoquer. Je n'ai pas trouvé de mon goût d'entendre l'honorable député parler " d'étouffer les accusations Hodgins ". Tous les deux nous siégeons dans le même comité, et il sait que nous avons discuté cette question honnêtement et sans parti pris quand on l'a soulevée.

On a trouvé que les accusations portées par M. Hodgins se rapportaient toutes à la même question, comme dans ce cas-ci: celle de savoir si l'on a fait ou non la classification convenable. L'attitude prise dans cette première affaire est celle qu'on doit tenir maintenant qu'il s'agit pour le tribunal compétent de décider cette question. Cela fut fait dans le cas des accusations Hodgins, et je suis certain que l'honorable député (M. Lennox) croit, au fond de son cœur, que si nous avions essayé de déterminer cette question de classification, nous aurions compris que nous composons un pauvre corps pour nous engager à remplir ces devoirs-là, en comparaison du tribunal nommé par le Gouvernement à cette fin.

Je ne poursuivrai pas plus loin mes observations. Je ne crois pas que les honorables membres de la droite soient très sérieux en cette affaire-ci. Ils comprennent que la question en jeu se rapportait à la détermination du montant convenable qu'il fallait payer aux entrepreneurs, et que cette affaire se trouve soumise au tribunal compétent. Le Parlement pourra s'en occuper quand le tribunal aura fait son rapport. Si les entrepreneurs ont reçu de l'argent, ils n'auraient pas dû accepter en retour des décisions prises par les ingénieurs. Le Gouvernement possède tous les fonds nécessaires pour prévenir une perte nécessitée par le montant en question. L'intérêt commun demande l'entière réalisation de cette grande entreprise en la façon désirée par ceux qui siègent de ce côté (la droite) et qui l'ont toujours favorisée dès son origine—comme on trouve, aujour-

d'hui, beaucoup de conservateurs favorables à cet ouvrage. Il s'est opéré une grande révolution dans le sentiment public depuis 1904, à ce sujet. Plusieurs de ceux qui combattaient le Grand-Tronc-Pacifique à cette époque-là, approuvent aujourd'hui ce projet aussi fortement que ceux qui en sont les initiateurs.

L'erreur commise par nos adversaires, c'est de s'imaginer qu'ils vont gagner du prestige en en appelant aux Bourbons de leur parti, à des gens qui n'ont jamais rien appris et qui ont tout oublié. Mieux vaudrait pour eux s'adresser au patriotisme de tous les Canadiens qui considèrent cette entreprise comme digne d'être exécutée par notre pays, au commencement du vingtième siècle. S'ils voulaient mettre fin à leur critique captieuse et comprendre que cet ouvrage se poursuit suivant les données convenables, cela vaudrait mieux et pour eux-mêmes et pour notre pays.

M. W. S. MIDDLEBRO (Grey-nord) propose le renvoi du débat.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): L'heure n'est pas très avancée, et je crois que nous pourrions continuer jusqu'à minuit.

M. MIDDLEBRO: Un grand nombre des membres de la gauche ont veillé jusqu'à une heure ce matin, ils apprécieraient grandement cette faveur.

L'hon. M. FIELDING: J'ai discuté cela avec le whip au commencement du débat, et je croyais que si nous ne pouvions terminer la discussion ce soir, nous pourrions prolonger la séance jusqu'à minuit. Mais si les honorables membres de la gauche ne veulent pas prononcer de discours ce soir, nous ne pouvons les y forcer.

M. E. M. MACDONALD: J'ai abrégé mes observations, croyant que nous pourrions continuer plus tard.

M. MIDDLEBRO: Vu que les honorables députés de ce côté (la gauche) se sont trouvés à prolonger leur veillée hier soir. . .

L'hon. M. FIELDING: Cette habitude de siéger tard le soir précédent est très regrettable, cependant, je ne m'oppose pas à la motion.

(La motion est adoptée et la suite du débat renvoyé à la prochaine séance.)

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose que la séance soit levée.

M. T. S. SPROULE (Grey-est): La discussion sera-t-elle reprise demain?

L'hon. M. FIELDING: Non, car demain est le jour consacré exclusivement aux affaires d'initiative parlementaire.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 26 janvier 1910.

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

DEPOT D'UN RAPPORT DU COMITE DES DEBATS.

M. GERVAIS dépose le 2e rapport du comité des Débats, qui est ainsi conçu :

Votre comité recommande que M. E. L. Désaulniers soit nommé pour remplir la vacance parmi les traducteurs officiels des Débats causée par la mort de R. Laferrière, et que ledit E. L. Désaulniers reçoive le traitement minimum de la première division, subdivision B.

LA JOURNEE DE TRAVAIL DANS LES TRAVAUX PUBLICS.

L'hon. W. L. MACKENZIE KING (ministre du Travail) dépose le 2e rapport du comité chargé d'examiner le bill (n° 21) concernant la journée de travail dans les travaux public. Ce rapport est ainsi conçu:

Votre comité recommande qu'il soit autorisé à employer les services d'un expert aux fins d'aider le comité dans ses recherches touchant la législation réglant la journée de travail dans les autres pays.

L'hon. M. KING propose l'adoption du rapport.

L'hon. M. FOSTER : Je crois qu'il vaut mieux relire ce rapport; je n'ai pas pu me le procurer.

Sir WILFRID LAURIER : Expliquez-le.

L'hon. M. KING: Le rapport conclut à ce que le comité soit autorisé à employer un spécialiste qui l'aidera à étudier les lois actuelles des autres pays relativement à la journée de travail dans les entreprises publiques. Il y a chez d'autres nations une foule de lois dont les dispositions se rapprochent de celles du bill concernant la journée de huit heures, et cette proposition a pour objet de permettre au comité de retenir les services d'une personne qui examinera ces lois et soumettra des conclusions à leur sujet.

M. SPROULE: A quel genre de spécialiste serait confié ce travail?

L'hon. M. KING : Le comité se propose de retenir les services d'un agrégé d'une université. Il désirerait faire nommer le professeur Skelton, de l'université Queen, car il a beaucoup étudié ce sujet.

L'hon. M. FOSTER : Il me semble que cette proposition est étrange, et nous n'avons encore rien entendu dire qui en

démontre la nécessité. Il vous faut quelqu'un qui entreprenne d'étudier et de résumer la législation des autres pays relativement à la journée de travail. Pourquoi je vous le demande, avez-vous besoin d'un spécialiste de premier ordre pour faire ce travail? Lorsque vous aurez constaté ce que d'autres pays ont fait en ce sens et quelle est la tendance de la législation, si le comité a besoin de conseils sur les résultats obtenus, je comprendrai la nécessité d'un spécialiste.

Mais nous n'avons connaissance d'aucune maladie, nous ignorons si un remède est nécessaire dans le moment, nous ne connaissons pas le premier mot de l'affaire, et tout ce qu'on attend de ce spécialiste c'est un précis de la législation des autres pays concernant la journée de travail. Je crois qu'un spécialiste n'est pas nécessaire. Il me semble qu'un homme au cerveau bien équilibré peut faire ce travail aussi bien que n'importe quel spécialiste. Le travail du spécialiste commence après l'étude comparative des lois existantes et lorsqu'il faut connaître les conséquences de celles-ci. A ce moment-là, un spécialiste qui a étudié la question, qui a voyagé et acquis de l'expérience serait très utile au comité. Je ne m'opposerais pas au choix du meilleur spécialiste que nous pourrions obtenir, mais il me semble qu'il n'est pas encore temps d'employer un spécialiste.

L'hon. M. KING: Le comité a déjà fait les travaux préliminaires dont parle l'honorable député, et s'il propose de nommer un spécialiste, c'est précisément dans le but de lui faire faire une étude des résultats de la législation des différentes nations.

M. BLAIN: J'abonde dans le sens du représentant de Toronto-nord. Il me semble qu'ayant un grand département du Travail, qui coûte fort cher à l'Etat, et un ministre (M. King) qui depuis quelques années a consacré son temps à l'étude de la législation des autres pays afin d'amender les lois ouvrières du Canada, le ministre et le département doivent posséder maintenant, sans qu'il soit nécessaire de faire de nouveaux frais, tous les renseignements qu'un spécialiste, quel qu'il soit, pourrait obtenir sur la législation, et qu'ils doivent être en état de dire quelles ont été les conséquences des différentes lois.

On dirait que quelqu'un a besoin d'un emploi. J'ignore qui c'est; je ne pense à personne, mais je ne crois pas que le Canada ait intérêt à ce que nous prenions de temps à autre des gens du dehors pour faire un travail que le département devrait accomplir et qu'il accomplit à grands frais pour l'Etat. Je veux bien qu'on fasse des dépenses raisonnables pour obtenir les meilleurs renseignements dans l'intérêt public, mais il me semble que cette motion a pour objet de faire faire au dehors ce qui devrait se faire au département même.

Sir WILFRID LAURIER: C'est certainement une dérogation aux usages et cette dérogation est sans doute amplement motivée; cependant, je demanderai à mon collègue de retirer sa motion afin que la Chambre ait l'occasion de l'étudier.

(La motion est retirée.)

1re LECTURE.

De deux projets de loi:

Le 1er (bill n° 123), déposé par M. D. A. Gordon, concernant la compagnie d'assurance mutuelle contre l'incendie des manufacturiers du Canada central;

Le 2e (bill (n° 124), déposé par M. D. A. Gordon, concernant la compagnie d'assurance mutuelle contre l'incendie des manufacturiers de l'est du Canada.

QUESTIONS.

PHARES DE BASS-RIVER ET DE LITTLE-DYKE.

M. STANFIELD demande:

Quels approvisionnements, y compris leur coût, ont été fournis aux lumières à Bass-River, Masston et Little-Dyke, comté de Colchester, en 1907, 1908 et 1909, respectivement?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Les approvisionnements fournis aux trois phares indiqués comprennent l'huile, les accessoires de lampe, la peinture et les appareils de nettoyage. L'agent du département de la Marine et des Pêcheries, à Halifax, nous apprend que le coût de ces approvisionnements fournis a été tel qu'il est indiqué dans le tableau suivant:

	1907.	1908.	1909.
Bass-River	$34 09	$50 36	$47 29
Masstown	19 07	20 97	16 82
Little-Dyke	18 74	20 99	28 83

Le phare de Bass-River est au haut d'une tour, et non d'un poteau.

ELEVATEUR A BLE DE GRENFELL.

M. W. M. MARTIN demande:

1. A-t-on appelé l'attention du Gouvernemnt sur l'accident survenu dans un élévateur à Grenfell, l'automne dernier, alors que l'un des employés est tombé dans l'un des compartiments à grain, et a perdu la vie? Dans l'affirmative, auquel des départements s'est-on adressé, et qui a écrit à ce sujet?

2. Quelle était la nature de la correspondance, et quelle mesure le Gouvernement a-t-il prise?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. Oui. L'honorable Walter Scott, premier ministre de la Saskatchewan, et M. Charles C. Castle, commissaire des entre-

pôts, de Winnipeg, ont présenté des observations au département du Commerce.

2. On a prié le département d'examiner les lois en vigueur, afin de constater s'il fallait de nouvelles prescriptions législatives pour autoriser l'intervention du commissaire des entrepôts. De plus, on a demandé au gouvernement fédéral de faire voter les lois nécessaires pour obliger les propriétaires d'élévateurs autorisés à assurer leurs employés contre les accidents. On a aussi déclaré qu'il existait des doutes quant à savoir si la juridiction appartenait au gouvernement fédéral ou aux autorités provinciales.

La question a été renvoyée au département de la Justice qui a répondu que le ministre de la Justice était d'avis qu'une législation de ce genre devait être laissée aux législatures provinciales.

CANAL DE L'ILE PENDER.

M. BARNARD demande:

1. Quel a été le coût du canal de l'île Pender?
2. Quelle était la profondeur du canal à son achèvement?
3. Quelle est la profondeur actuelle aux eaux basses?
4. Quelle est la longueur du canal?
5. Quel tonnage a passé par ce canal au cours de l'an dernier?
6. Quelle distance est économisée par les navires se servant de ce canal au lieu de contourner l'île South-Pender?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): 1. $10,000.

2 et 3. Profondeur du canal à son achèvement et profondeur actuelle, 10 pieds à marée basse.

4. 1,000 pieds.

5. Il n'est tenu aucun registre du tonnage qui passe par ce canal; l'ingénieur surveillant fait rapport que le canal servait à la navigation du bateau de la poste trois fois par semaine entre Sydney et les îles, et qu'il y passait aussi de petits bateaux faisant le trafic entre le Havre et Browning et Sydney.

6. De Sydney à Browning il y a 5 milles; de la baie Bedwell à Browning, 7 milles.

JOURNALIERS EMPLOYES SUR LE CANAL LACHINE.

M. VERVILLE demande:

1. Quels sont les noms des journaliers qui sont employés et qui seront payés sur les $3,100 mentionnés dans la réponse du 17 janvier 1910?
2. A quelle espèce de travaux seront-ils employés à partir d'à présent jusqu'à la fin de l'exercice financier?
3. Quel est l'électricien en chef sur le canal de Lachine et quelles sont ses fonctions?
4. Quelles sont les attributions de T. Evers, employé sur le canal de Lachine, et de quelle nature sont les dépenses qui lui sont allouées?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Les noms des journaliers employés présentement à des travaux urgents et nécessaires sont les suivants: (Il peut survenir des conditions qui nécessiteront, dans l'intérêt du département, l'emploi de quelques autres journaliers sur les chemins):

Damase Gratton, chef de la division de l'ouest; W. Bergevin, Ald. Filion, J. Forest, J. B. Sauriol, W. O'Leary.

J. P. Evers, chef de la division de l'est; E. Riley, J. Donaldson, J. McNamara, P. Murphy, J. Murphy, W. Gauthier, Geo. Yon, A. Larivée, J. B. Tremblay.

Soin des chantiers du gouvernement: M. Fitzpatrick, F. Riley, J. Harding.

Des journaliers seront employés sur toute la longueur du canal là où il y en aura besoin jusqu'à la fin de l'exercice financier actuel, pour réparer les chemins, enlever la neige sur les ponts, creuser des fossés, nettoyer les trottoirs, répandre des cendres, avoir soin des chantiers du gouvernement, des hangars et magasins et faire tous autres travaux nécessaires sur les terrains réservés par le gouvernement pour le canal.

3. Il y a deux usines électriques sur le canal Lachine: M. Julien Brunet est l'électricien en chef de la division de l'usine de l'est, rue Mill, Montréal, et M. James Innes est l'électricien en chef de l'usine de la division de l'ouest à la côte Saint-Paul; M. Julien Brunet et M. James Innes sont chargés séparément de la surveillance de leur division respective.

4. T. Evers est employé comme commis ou secrétaire dans le bureau du surintendent et comme électricien des téléphones; il est chargé des réparations des instruments du téléphone du réseau téléphonique particulier du canal Lachine. T. Evers reçoit une allocation mensuelle de $15 pour ses déplacements, soit la même somme qui est accordée aux électriciens Brunet et Innes.

LA WHIG PUBLISHING COMPANY.

M. EDWARDS demande:

1. Depuis 1896, la Whig Publishing Co. a-t-elle reçu quelque argent de ou pour quelques départements, ministériels en payement d'impressions et d'annonces?
2. S'il en est ainsi, quelles sommes lui ont été payées chaque année depuis 1896 jusqu'à ce jour?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Cette question devrait faire l'objet d'un état.

M. l'ORATEUR: La question est transformée en motion pour le dépôt d'un état.

COMMISSION SUR LES MALADIES DES PORCS.

M. ARMSTRONG demande:

1. Les commissaires nommés pour faire une enquête sur les maladies de la race porcine

ont-ils fait un rapport? S'il n'y a pas eu de rapport, quelle en est la raison?

2. Quand les commissaires sont-ils revenus en Canada, et quels pays ont-ils visités pour les fins de l'enquête?

3. Pourquoi les commissaires n'ont-ils pas commencé par s'enquérir de l'état des choses en Canada avant d'aller à l'étranger?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture):

1. La commission a fait son rapport qui est maintenant chez l'imprimeur; une première épreuve en a été corrigée par le secrétaire.

2. La commission est revenue à la fin du mois d'août après avoir fait plusieurs recherches en Angleterre, en Irlande, en Danemark et quelque peu en Hollande.

3. La commission, étant composée de personnes engagées dans l'élevage et le commerce des porcs, était, vu l'expérience de ses membres, suffisamment au courant des conditions existant au Canada pour lui permettre d'examiner avec intelligence les conditions dans les autres pays, au point de vue de ce qui pouvait être nécessaire pour les éleveurs canadiens.

RECENSEMENT DE 1911.

M. ARMSTRONG demande:

1. Quand le Gouvernement se propose-t-il de commencer le recensement?

2. Le travail se fera-t-il d'après le système suivi en 1900? Dans la négative, quelle est la nature des modications proposées?

3. Quel est le coût estimatif du recensement à faire et quel temps sera nécessaire pour le terminer?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture):

1. En juin, 1911.

2. Oui.

3. L'évaluation de la dépense n'est pas encore faite.

BATEAU DE LA QUARANTAINE A HALIFAX.

M. CROSBY demande:

1. Le Gouvernement a-t-il pris des mesures ou a-t-il passé un contrat pour la construction d'un bateau pour le service de quarantaine d'Halifax?

2. Dans l'affirmative, des soumisions ont-elles été demandées, et de quelle manière, quels sont les noms des soumissionnaires et le montant de chaque soumission, le montant de la soumission acceptée, et la date à laquelle le bateau sera livré à Halifax prêt pour le service?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture:)

1. Oui.

2. Des soumissions ont été demandées dans les journaux et ont été reçues des maisons et particuliers suivants:

Collingwood Shipbuilding Company, Collingwood, Ontario.. .. .. $35,000
Toronto Ship Yards, Toronto, Ont... 39,850
Philip & Son, Ltd., Dartmouth, Eng. 22,600
Edward Norman, Toronto, Ont., (pour Crabtree & Co., Ltd., Yarmouth, Eng.).. 28,310
John Reid & Co., Montréal, P.Q., (représentant des constructeurs anglais) 28,500
Halifax Graving Dock Co., Ltd., Halifax, N.-E. 37,362
Laurie & Lamb, Montréal P.Q., (représentant des constructeurs anglais) 27,215
Polson Iron Works, Ltd., Toronto, Ont 36,450
La Cie Pontbriand, Sorel, P.Q. 37,750
The New Burrell-Johnson Iron Co., Ltd., Yarmouth, N.-E.. 32,750
Mordey, Carney, Cardiff, Wales, (par Ed. Nonan, Toronto, Ont.).. .. 27,143
P. J. Powers Co., Ltd., Ottawa, Ont. 38,500

Le chiffre de la soumission qui a été acceptée est de $22,600. Le bateau doit nous être livré au mois de juillet 1910.

MAITRE DU PORT D'HALIFAX

M. CROSBY demande:

1. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a-t-il été informé officiellement de la mort du maître du port d'Halifax?

2. Dans l'affirmative, quelque titulaire a-t-il été nommé à ce poste?

3. Le ministre a-t-il reçu quelque lettre ou représentation de la part de quelque personne, ou de quelque chambre ou bureau de commerce? Dans l'affirmative, quelle est la nature de pareille représentation?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. Le département de la Marine et des Pêcheries a reçu avis de la mort du maître de port d'Halifax, le 19 décembre dernier.

2. Aucune nomination n'a été faite. Le capitaine Neill Hall, gardien de port à Halifax, remplit temporairement les fonctions de maître de port.

3. Le conseil du Board of Trade de Halifax a conseillé au département la nomination d'une personne ayant une expérience parfaite de la navigation.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. R. G. LAKE (Qu'Appelle): Avant qu'on passe aux avis de motion, je désire soulever une question de privilège au sujet d'une réponse donnée par le premier ministre lundi dernier à une question que je posais. C'est la première occasion que j'ai pu trouver de soulever cette question de privilège.

Le premier ministre a donné sa réponse à ma question pendant que j'étais absent de la Chambre. Dans cette réponse il a dit que la citation que j'avais faite d'un compte rendu publié dans le "Globe" du discours qu'il avait prononcé à Toronto, n'était pas une reproduction exacte du compte rendu

du "Globe". Il a dit de plus que la citation était tronquée et qu'elle omettait une partie importante de la phrase, ajoutant néanmoins qu'il était bien certain que l'omission n'était pas intentionelle de ma part.

Je me permettrai de dire que la question telle qu'elle figure au feuilleton n'était pas une reproduction exacte de la question que j'ai remise entre les mains du greffier de la Chambre. Le premier ministre sait parfaitement que les questions ne sont pas toujours imprimées exactement comme nous les donnons au greffier, et j'aurais pensé qu'il eût été plus en rapport avec sa dignité, avant de porter un tel blâme sur un membre de cette Chambre, comme il l'a fait dans sa réponse, d'attendre pour traiter la question que le député posait, que celui-ci fût présent et eût l'occasion d'expliquer toute inexactitude qu'elle aurait pu contenir, ou il aurait dû au moins regarder à l'original écrit de la main même du député.

S'il eût fait cela, il aurait trouvé que j'avais donné deux citations de deux phrases séparées et complètes telles qu'elles ont été publiées dans le "Globe", et que j'avais bien écrit les guillemets nécessaires pour montrer que c'étaient des citations séparées.

Le premier ministre dans sa réponse a cité tout le compte rendu du "Globe" qu'il dit être, somme toute, exacte. D'après cette déclaration même, il apparaîtrait que le premier ministre a faussé les faits dans sa réponse, et s'en est servi pour établir son argument.

Il affirme qu'un membre de phrase important a été omis. Ce n'est pas exact. Aucun membre de phrase, important ou non, n'a été omis; mais une phrase entière a été omise intentionnellement, parce que je n'y trouvais rien à redire et qu'elle ne me suggérait aucune demande d'explication. Elle se bornait à affirmer que le peuple canadien se compose de loyaux sujets de Sa Majesté. Certes, le premier ministre ne prétendra pas qu'il y avait lieu pour moi de demander si le Gouvernement partageait ses propres vues à cet égard. La chose me paraît aller de soi, et une telle demande aurait eu, semble-t-il, un sens injurieux.

Les deux autres phrases que j'ai citées et que le premier ministre endosse maintenant et reconnaît être l'expression des vues de son Gouvernement en ce qui regarde nos relations avec le trône, comportent des opinions qui me paraissent contraires à la Constitution et sans fondement en fait. C'est à l'égard de ces deux affirmations, et d'elles seules, que j'ai posé la question, jugeant qu'il était de la plus grande importance pour le pays de bien se rendre compte de l'attitude du Gouvernement sur le sujet.

Je n'ai rien de plus à ajouter, sauf pour exprimer mon étonnement et mon regret de ce que le premier ministre, dans une déclaration apparemment préparée avec soin, ait inexactement exposé les faits, et de cette affirmation inexacte ait pris prétexte de blâmer un membre de la députation.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Me sera-t-il permis une explication très brève en réponse à ce que vient de dire l'honorable député? S'il a lu ma réponse, et il est évident qu'il l'a lue, il sait fort bien que je l'ai exonéré de toute accusation d'avoir voulu faire une citation inexacte. Il déclare maintenant avoir posé sa question exactement, et le seul reproche qu'il me fait, c'est de n'avoir pas pris connaissance du texte de la question tel qu'il l'avait remis au greffier. J'ai supposé que le greffier l'avait inscrite exactement dans le feuilleton. Cet avis au feuilleton est resté trois ou quatre jours entre les mains de la députation, et personne n'y a trouvé à redire, pas même l'honorable député (M. Lake). Je m'en suis donc tenu au texte figurant au feuilleton et je ne pense pas qu'on puisse me blâmer de l'avoir fait. L'honorable député me permettra de lui dire que je ne le trouve guère raisonnable; je lui ai déjà déclaré ici même que je le savais incapable de tronquer un texte. Que demande-t-il donc de plus de ma part?

M. LAKE: Je dois dire que j'ai été très occupé et que le texte imprimé de la question ne m'est pas tombé sous les yeux. Si j'avais été présent ici, je n'aurais pas manqué, comme il m'est déjà arrivé maintes fois de le faire, de corriger le texte de la question en la posant au ministère.

Sir WILFRID LAURIER: Si la question a été posée en l'absence de l'honorable député, qu'il ne s'en prenne pas à moi, qu'il s'en prenne à ceux de ses amis qui ont posé la question pour lui.

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF AU FAVORITISME POLITIQUE.

L'hon. G. E. FOSTER (Toronto-nord) propose l'adoption d'un projet de résolution ainsi conçu:

Cette Chambre est d'avis que le régime du favoritisme politique en vogue est une menace pour l'administration honnête et utile de la chose publique, pousse au gaspillage de la fortune publique et à la prodigalité, tend inévitablement à corrompre et ravaler les mœurs politiques, et qu'il y a lieu de l'éliminer sans retard du champ de la politique fédérale.

—Monsieur l'Orateur, je n'ai pas à m'excuser de présenter ce projet de résolution, bien qu'il puisse paraître à quelques-uns d'un intérêt plutôt théorique que pratique. Je n'ai guère d'affection pour les sujets qui n'ont qu'un intérêt théorique, dont la délibération ne saurait aboutir à l'adoption d'une mesure législative, ou à modifier

notre régime politique. Cependant, nous aurions peut-être avantage dans notre Parlement à nous occuper un peu plus de théorie, à donner un peu plus de temps à la discussion des principes qui doivent inspirer l'administration de la chose publique.

Mais, la question que je soulève aujourd'hui n'est pas d'un intérêt purement théorique; elle se confond même d'une manière si intime dans la pratique avec l'administration du pays, que tous les jours et même à toute heure, son influence se fait sentir, non seulement dans tel ou tel département de l'administration publique, mais sur la vie politique tout entière. Heureusement, depuis quelques années, cet état de choses préoccupe l'esprit des Canadiens les plus réfléchis. Nous avons assisté et prêté l'oreille à nombre de débats roulant sur les conséquences qui découlent de l'adoption d'une pratique différente de celle préconisée dans la présente résolution. Le pays, ces années dernières, s'est beaucoup plus occupé de la question. Je ne me propose pas d'entrer ici dans des développements; je me bornerai à citer quelques exemples à l'appui de ma proposition. Je ne pourrais mieux faire que de relater trois incidents comme spécimens de beaucoup d'autres qu'il serait facile de faire connaître. Mais pour cet après-midi, je voudrais me borner strictement à la discussion de généralités, bien que la tentation soit forte de citer des cas particuliers à l'appui. Cette démonstration par l'exemple, je laisserai chacun des membres de la députation la faire pour son propre compte, sinon ouvertement et publiquement dans cette enceinte, du moins, mentalement; et je suis persuadé qu'aucun n'aura le moindre difficulté à tirer de son propre fond des faits à l'appui de ce que je vais dire. Je commencerai par lire le texte de la motion proposée par l'honorable leader de la gauche, et sur lequel la Chambre a été appelée à se prononcer:

En vue des nominations aux charges publiques, à celles notamment d'un caractère représentatif, il y a lieu de ne pas tenir compte seulement des services rendus au parti, mais d'avoir égard aux aptitudes et à la valeur personnelle du candidat.

Pour, 43 (conservateurs).

Contre, 70 (libéraux).

Je vais lire maintenant une expression d'opinion qui a fait le tour du pays. Je ne saurais trop dire dans quelle mesure elle est approuvée par nos adversaires; mais elle fait connaître la pratique du Gouvernement actuel:

LA DOCTRINE LIBERALE.

La masse des libéraux acclamera la claire énonciation de l'opportunité d'une adhésion plus étroite de la part du département à cette règle reconnue du gouvernement de parti. Toute dérogation à cette règle constitue une infidélité à l'égard des membres et tenants du parti.

Aucun ministre d'Etat, aucun libéral militant, ne saurait y contredire et rester fidèle à son parti.

Toute nouvelle nomination, toute faveur politique, est, du fait du système et de la pratique constante, l'apanage du parti libéral.

Chercher à apaiser un ennemi politique au moyen de faveurs officielles, c'est un signe de faiblesse, ou même pis encore.

Qu'il s'agisse d'une nomination au premier chef ou de l'adjudication d'une entreprise de l'Etat, on s'attend à ce que le parti au pouvoir n'oublie pas ses amis. Si ce sentiment fait défaut, le parti se désorganise. Le " Free Press" d'Ottawa, journal libéral.

Vous observerez qu'il est ici question d'un aspect seulement de ce qu'on appelle le patronage politique; et c'est même un exposé très raisonnable et modéré d'une ligne de conduite à suivre qui serait la contrepartie de la pratique actuelle.

Ce qui précède est un extrait du "Free Press" d'Ottawa. C'est peut-être là une expression des plus tranchées des vues de l'auteur ou des vues de l'ensemble du parti; si j'en donne lecture, c'est précisément parce qu'on y trouve très nettement exprimée l'attitude extrême d'intransigeance qui peut être prise par les tenants du favoritisme politique.

Voici maintenant une expression d'opinion d'un congrès évangélique sur le sujet:

Le sordide régime du favoritisme politique malheureusement en vogue dans notre pays, n'est pas seulement une folie au point de vue des partis,—ce dont le présent congrès n'a pas à se préoccuper,—mais est contraire à l'intérêt public, et injuste pour la nation, en ce qu'il est fondé sur le prétendu droit du parti au pouvoir d'administrer la chose publique dans l'intérêt de ce groupe d'électeurs qui l'a porté aux affaires, tandis qu'en réalité ce parti ne saurait se considérer que comme le mandataire de la population prise en bloc.

Tel est le texte du vœu unanimement adopté par le congrès méthodiste.

Comme exemple d'une expression d'opinion large sur le sujet, je me permettrai de lire un extrait d'un journal qui, suivant le point de vue auquel on se place, peut passer pour indépendant ou pour une feuille strictement de parti, car il paraît alternativement dans l'un ou dans l'autre de ces rôles. Dans l'ensemble, il se montre plutôt indépendant. Je veux parler du "Witness" de Montréal. Dans un article sur le rapport de M. le juge Cassels, traitant des maux qui découlent du régime du patronage politique, on trouve ce qu'il suit:

La suppression de ces pratiques corruptrices aurait pour moindre effet de faire réaliser au public une économie d'un million ou à peu près dans chacun des départements. Mais un mal beaucoup plus grand qui en résulte, c'est l'affreuse corruption des employés publics qui en est le résultat inévitable, et qui, se retrouverait dans tous les départements de l'ad-

ministration, à ce que nous assurent, à tort ou à raison, ceux qui cherchent à entrer en négociations avec les ministères.

Mais même cette démoralisation des employés publics nest pas le résultat le plus déplorable. Ce qui est beaucoup plus déplorable encore, c'est le mauvais exemple donné à toute la nation, c'est le mépris général des pouvoirs publics engendré par la dissémination de la connaissance de ces faits. Le juge Cassels n'a pas conseillé de soumettre les autres départements à une investigation de la nature de celle qu'il avait lui-même conduite. Il ne lui incombait pas de le faire; il n'avait par devers lui aucun témoignage sur quoi se baser pour donner ce conseil. Mais, lorsqu'il en vient à proposer l'institution d'une agence indépendante pour l'achat des fournitures de l'Etat, il ajoute: "Se trouve-t-il d'autres départements de l'administration qu'il y aurait lieu de soumettre au même régime"? C'est aller aussi loin qu'il lui est permis de le faire dans le sens d'un conseil de cette nature. Sûrement le temps est venu de faire maison nette. Que les ministres soient en état de faire la besogne eux-mêmes, c'est ce que prouve bien l'histoire du département qui a été le sujet de l'enquête. Ce système d'investigation judiciaire devrait être appliqué généralement, et fonctionner en permanence sous une forme ou une autre; c'est la conclusion qui découle naturellement des faits, et c'est ce qu'on propose en définitive.

Ces trois extraits nous font connaître en raccourci l'attitude de chacune des grandes divisions du public canadien. J'ai donc raison de dire que la question inspire un intérêt nouveau et grandissant. Elle a désormais plus qu'un intérêt purement théorique dans notre pays. J'espère qu'elle a un intérêt éminemment pratique, et qu'on ne cessera de la discuter au commencement du vingtième siècle, de ce vingtième siècle qui est le nôtre, tant que nous n'aurons pas réussi à débarrasser la politique canadienne résultant du népotisme de parti.

Ce régime de népotisme politique qui existe depuis la confédération, qui a existé sous tous les gouvernements, et continue d'exister aujourd'hui, est le descendant en ligne directe des anciens monopoles royaux des seizième et dix-septième siècles. Ce que faisait le roi en affermant ces grands monopoles et en s'en attribuant les revenus pour les répartir ensuite entre ses favoris transformés plus tard en bénéficiaires, on continue de le faire aujourd'hui sous le régime du népotisme politique. A la place du roi des seizième et dix-septième siècles, mettez le premier ministre du vingtième siècle; à la place des grands favoris à qui le roi concédait ces monopoles, mettez les membres du cabinet, choisis par le premier ministre, et vous aurez reconstitué la chaîne qui relie l'ancien système au nouveau.

Le premier ministre et ses conseillers choisis constituent le ministère, voilà le premier degré; après cela vient le caucus et ses membres élus; puis vient le candidat local dans son district, avec son cercle de partisans; et plus bas dans la hiérarchie vient le comité de district avec son contrôle du menu patronage qui doit être distribué dans les limites de sa juridiction. Cela fait une chaîne complète qui, à mon avis, part du représentant du roi et descend jusqu'à la base du système. C'est là une chaîne dont l'assemblage et la corrélation sont merveilleux. D'un bout à l'autre du pays, il n'y a pas une région qui ne relève de son influence, et qui aujourd'hui ne vibre pas sous l'impulsion, bonne ou mauvaise,—je n'apprécie pas pour le moment, j'y reviendrai plus tard—provenant du système du népotisme de parti. Les anciens monopoles royaux et ce qui en découlait étaient forts et puissants. Celui-ci est infiniment plus puissant parce qu'il plonge et étend ses racines beaucoup plus loin dans toutes les directions et à cause de ses innombrables ramifications.

Mais il y a une autre raison pour qu'il soit plus puissant. Le monopole royal était étalé en pleine lumière aux yeux du peuple et n'avait pas pour l'appuyer une association aussi puissante que le peuple. Mais le système du patronage, dans ses rouages intérieurs que je m'efforce d'expliquer, devient infiniment plus puissant et plus dangereux, parce qu'il masque ses énormités sous le fallacieux prétexte que nous avons un gouvernement de parti par le peuple et pour le peuple, et que le népotisme est l'un des instruments d'un gouvernement ainsi organisé. C'est ce qui lui donne son pouvoir est lui assure sa perpétuité. C'est là une des erreurs qu'il faut faire disparaître avant que le peuple secoue le joug que lui impose ce système. Jusqu'à présent, nous n'avons examiné les maux du népotisme que par hasard; nous en avons vu ça et là une manifestation et nous l'avons discutée. Je crois que nous les verrions sous un nouveau jour si nous prenions tout l'ensemble et si nous l'exposions à notre vue, à la vue de la Chambre, à la vue du pays.

Je vais essayer de le faire. Vous admettrez, monsieur l'Orateur, que le soldat, bien qu'il offre un aspect pittoresque avec son uniforme, sa taille droite, ses brandebourgs militaires, n'est pas aussi imposant lorsqu'il est isolé, que lorsque tous les soldats de l'armée sont réunis par régiments et par bataillons, et lorsque toute l'armée s'offre à la vue dans tout l'éclat de sa force et de sa puissance. Il en est ainsi du patronage. Prenez-en une particularité dans la ville de Saint-Jean et examinez-là. Dieu sait que cela paraît assez mal. Prenez-en une autre à Vancouver et examinez-là. Vous aurez vu une partie du népotisme; mais vous n'aurez pas tout vu ce que l'on peut voir lorsque l'on expose toute la carcasse immonde aux regards du pays.

Examinons l'administration publique. Je ne saurais le dire exactement, mais je suppose qu'il y a probablement de 8,000 à 10,000 fonctionnaires publics, tant dans le

service intérieur que dans le service extérieur. Le personnel augmente constamment en nombre. Presque chaque jour une vacance se produit, et presque chaque jour il y a quelques nominations pour remplir des postes vacants. De sorte que, tant pour remplacer les disparus que pour occuper de nouveaux postes, nous assistons à de constantes et toujours croissantes permutations du service extérieur au service intérieur. Mais cela ne donne pas une idée exacte des proportions du favoritisme. Chaque employé public a sa famille, ses parents, ses amis du dehors. Et tout l'intérêt qu'il peut avoir dans le système du favoritisme, tout ce que ce système fait pour lui, tout cela lui procure un avantage qui est distribué plus ou moins parmi sa famille, ses parents et ses amis, les unit à lui dans la poursuite du but qu'il veut atteindre comme devant lui être utile ou avantageux, tant pour le présent que pour l'avenir.

En ce qui concerne le personnel, jusqu'en septembre 1908, ceci était absolument vrai: que nul n'y pouvait entrer, nul n'y pouvait avancer, nul ne s'y trouvait en sûreté, à moins qu'il n'y entrât grâce à l'influence du parti, ou qu'il ne dût son avancement et la permanence de sa position au maintien des relations amicales avec l'influence de parti telle que représentée par ceux qui lui touchaient de plus près. Depuis septembre 1908, on a fait un progrès notable et une partie du personnel a été, dans une certaine mesure, soustraite à cette influence et placée dans une position plus ou moins indépendante sous ce rapport. Il n'en reste pas moins vrai que la grande masse du personnel se trouve dans la position que je viens de décrire. Mais le personnel intérieur n'est qu'une faible partie de l'administration. En dehors de cela, nous avons un grand nombre d'employés publics. Prenez par exemple le chemin de fer intercolonial. Le bordereau annuel de paie de ce chemin de fer est d'environ $500,000 et le nombre de personnes employées et payées s'élève maintenant à près de 10,000. Il est facile de voir que 10,000 personnes avec leurs familles, leurs parents, leurs amis et leurs alliés constituent un élément formidable lorsqu'il s'agit de considérer la question de l'influence du patronage de parti. Puis, il y a les postes. Il y a, disséminés par tout le pays, 12,000 directeurs de poste d'ordre supérieur et inférieur—en les classant d'après leurs appointements et l'importance de leurs fonctions. Il y a aussi une brigade d'environ 600 postiers ambulants en dehors du service, jusqu'à un certain point, bien que les courriers de chemin de fer en fassent partie. Puis vous arrivez au ministère des Douanes et du Revenu de l'intérieur, et vous avez là une organisation très étendue et très nombreuse en dehors de ceux qui forment le personnel régulier de ces ministères. Prenez aussi le ministère de l'Intérieur, sa division des terres, sa division des sauvages, et vous avez là un effectif nombreux, distribué sur une grande étendue de territoire, un élément très influent qu'intéresse et qu'affecte la question que nous discutons aujourd'hui.

Le ministère de la Marine et des Pêcheries est très étendu en dehors de ses employés administratifs permanents. En un seul endroit, à Sorel, il y a une armée de 800 employés. La flotte de dragueurs du ministère compte de 500 à 600 employés. Ses vapeurs emploient environ 500 personnes. Et les inspecteurs des pêcheries, les agents de la navigation, les gardiens de phares, les préposés aux bouées, et tous les dispensateurs et adhérents de l'immense service constituent une armée dont j'ignore le nombre exact mais qui est très nombreuse et, comme je l'ai dit, répartie sur un vaste territoire. Puis vous arrivez au ministère de l'Agriculture. Tout homme qui compare la condition de ce ministère il y a dix ans à celle qu'il occupe aujourd'hui, et qui en examine les résultats doit s'apercevoir jusqu'à quel point ce service s'est ramifié dans des directions diverses, dans toutes les parties du pays. Aujourd'hui, il a un très grand nombre d'employés, dont les uns sont permanents et les autres sont réputés temporaires. J'en ignore le nombre et je ne saurais vous faire un relevé de leurs appointements. Je constate tout simplement que ces employés sont nombreux et que, naturellement, il doivent coûter cher. Le ministère des Travaux publics, en dehors des rangs de ses employés réguliers de l'intérieur et de l'extérieur, a sous ses ordres une vaste armée d'employés. Et même en dehors des hommes qu'il paie sur les fonds du trésor public, ce ministère peut être considéré comme un vaste dispensaire de patronage. Dans le cours de l'année, ce ministère paie de $10,000,000 à $12,000,000 des deniers publics pour soumissions et adjudications d'entreprises, et chacune de ces entreprises doit être surveillée. Il y a des contremaîtres, il y a des inspecteurs, il y a une multitude de gens occupés de façon ou d'autre, et le patronage étant en pleine vigueur dans ce ministère, prend des proportions considérables. Sans entrer dans d'autres détails, qu'il me soit permis de déclarer brièvement que tous ces services réunis atteignent des proportions dont nul ne saurait, de prime abord, donner le chiffre exact. Je crois que l'on constatera qu'il n'y a guère moins de 30,000 employés d'une classe ou d'une autre dans tous les services que je viens d'énumérer. Ajoutez à cela le personnel régulier et vous avez une vaste armée d'employés. Et en ce qui concerne tous ces employés, exception faite du personnel d'Ottawa, il est absolument vrai que nul n'entre au service du Gouvernement à moins qu'il n'ait le mot d'ordre du parti, que nul

ne reste à ce service à moins qu'il ne sache bien retenir sa langue—s'il se trouve qu'il y est entré avant l'accession au pouvoir du Gouvernement du jour, quel que soit ce gouvernement—et que nul ne peut réussir à moins qu'il ne continue à répéter le mot d'ordre et à se tenir bien en cour dans le parti.

Mais ce n'est pas encore tout. Nous avons en ce pays un certain nombre de commissions, et depuis quelques années, les commissions sont entrées en quelque sorte dans une ère de croissance. On nous a dit hier comment les pierres s'accroissent. Sans examiner comment la croissance peut se produire dans des formations aussi dure que cela, il n'y a pas le moindre doute qu'il y a une énorme croissance de commissions—commissions permanentes et commissions temporaires, commissions stationnaires et commissions ambulantes, commissions composées de plusieurs membres et commissions d'un seul membre, mais commissions nombreuses et toujours croissantes. Par exemple, nous avons la commission du chemin de fer transcontinental, composée d'abord de cinq membres—ou bien était-ce six? Ce sont là les hommes en vedette. Mais lorsque nous regardons au delà de ces vedettes et des traitements qu'elles touchent, nous ne faisons que commencer à entrevoir la commission. Voyez les commis qu'elle emploie, voyez les ingénieurs à son service, voyez ses surveillants; voyez ses surintendants. Et voyez ce qui en résulte: depuis quatre ou cinq ans, cette commission a distribué $58,000,000 de l'argent du peuple. Et toute cette organisation est imprégnée de fond en comble de l'idée du patronage de parti. C'est sur la base de cette idée qu'elle a été créée. Les hommes qui ont formé cette commission ont pris pour matière première le népotisme de parti. Et la commission étant formée du limon du népotisme de parti, bien rablée et bien constituée, tout ce qui en sort est de nature identique. Tout commis d'ordre supérieur ou inférieur, tout surveillant, tout ingénieur — tout homme qui a quelque chose à faire dans la formidable série des opérations de la commission—base son travail sur le patronage de parti. Il faut que chacun donne le mot d'ordre du parti, remplisse son devoir vis-à-vis du parti—comme bon nombre d'entre eux l'ont appris à leur dépens—et il faut que tous se tiennent en contact et en harmonie cordiale avec le parti. Il y a une autre commission—la commission des chemins de fer. C'est une commission d'un autre genre, mais le même principe reste en vigueur.

C'est au principe de la clientèle de parti et du favoritisme politique que cette commission doit sa création et qu'elle conserve sa situation. Abstraction faite des mérites personnels des commissaires,—ce qui ne saurait venir en discussion ici—il leur eût été impossible d'obtenir ces charges, sans avoir au préalable gagné leurs épaulettes par les services rendus au parti, ou à moins que le parti n'eût été convaincu qu'il obtiendrait de ces nominations une compensation équivalente. Il en est ainsi de la petite armée d'employés sous leurs ordres; tout repose sur le même principe: le favoritisme politique.

Mais ce principe trouve son application ailleurs encore. Nous avons une magistrature au pays. Nous avons des cours de justice au Canada, à partir du tribunal le plus élevé à Ottawa, jusqu'aux cours de comté et de district dans les différentes provinces. Est-ce exagérer que d'affirmer qu'au cours de l'existence d'un parti il se rencontre un seul homme qui soit revêtu de l'hermine judiciaire, sans devoir sa nomination à son titre de partisan, inféodé au parti au pouvoir qui dispose des charges publiques et au fait qu'il a gagné ses épaulettes? Il ne faut nullement entendre par là que jamais ces titulaires ne possèdent les qualités qui font un bon juge; mais il est incontestable que nombre d'entre eux entrent par la porte du favoritisme politique, au lieu de devoir leur situation au mérite, à l'expérience et à leurs lumières en matière de droit. Voici un avocat qui atteint une certaine étape dans l'exercice de sa profession; il se lance dans l'arène politique où il bataille pendant quinze à vingt ans, détenant parfois un portefeuille quelconque dans le cabinet, mais toujours éloigné de son étude d'avocat, étranger à l'application de la loi et se désintéressant de ces graves et profondes études du droit: pensez-vous l'avoir ainsi préparé à l'exercice des fonctions judiciaires?

Personne ne le saurait prétendre. C'est évidemment un désavantage. Mais en examinant la liste, en jetant un coup d'œil sur le rôle, nous constatons que nombre de ces titulaires, revêtus aujourd'hui de l'hermine judiciaire, sont passés par cette école qui, on en conviendra, ne saurait être la meilleure à fréquenter. Aujourd'hui les nominations judiciaires s'inspirent du favoritisme politique et la tendance inévitable est de nommer parfois de fort médiocres titulaires, nominations dues aux exigences de parti. Si on révoque en doute la légitimité de ma thèse, alors je pose la deuxième partie de ma question: "Le fait d'être entré par la porte du parti fait-il du titulaire un meilleur juge?" Personne n'oserait répondre dans l'affirmative.

Mais ce n'est pas encore tout. Nous avons un Sénat. Sur les bancs de l'école, dans ma jeunesse et pendant que je suivais les cours de l'université—mon expérience à cet égard cadre avec celle de mes confrères—et plus tard, après avoir quitté l'université, quelle haute idée nous nous

faisions des sénats d'antan! Le Sénat! Quel était l'idéal?—les titulaires, des hommes de vie irréprochable, doués d'une merveilleuse expérience, des hommes âgés, vu que la sagesse et l'expérience marchent naturellement de pair. Nos idées au sujet des sénats de l'ancien monde et nos idéals des sénats du nouveau monde reposeraient sur une conception fort élevée et fort sublime. Puis, au cours des années, lorsque nous fûmes entrés dans la vie de ce monde pratique, et que le véritable sénat du 18e, du 19e et du 20e siècles se fût dressé devant nous, notre idéal éprouva un terrible recul.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien.

L'hon. M. FOSTER: Même le premier ministre a sans doute abjuré aujourd'hui le culte et les théories de sa jeunesse à cet égard. Voilà à quoi se résume son attitude devant cette Chambre; il déplore le mal qui existe, il a cherché le remède aux abus mais il lui a été impossible de le trouver ce remède, et il avoue son impuissance.

Sir WILFRID LAURIER: Allons-nous entendre la confession de l'honorable député?

L'hon. M. FOSTER: Aujourd'hui je ne suis guère d'humeur à me confesser. Ce à quoi je tiens en ce moment, c'est de formuler un argument en faveur de ce qui constitue, à mon avis, une réforme, puis ma dernière prière, c'est que le premier ministre, le puissant chef d'un parti victorieux et puissant coopère avec les députés de la gauche, en vue de réaliser cette réforme. Notre sénat de jadis contenait quelques-uns des idéals que je viens de rappeler. Parfois, on le sait, la distance prête son charme aux objets et ce que nous voyons à travers le prisme de l'histoire prend quelquefois des proportions merveilleuses, et l'individu ainsi aperçu peut à nos yeux avoir plus de grandeur qu'un autre individu de force égale peut-être, mais que nous rencontrons et coudoyons dans le commerce ordinaire de la vie. Tout de même, cette réserve faite, je crois que notre ancienne chambre haute contenait plus d'élements de valeur que le Sénat actuel. Il est vrai, n'est-ce pas, monsieur l'Orateur, que chaque titulaire nommé au Sénat est une créature du premier ministre? J'entends le mot "créature" dans le sens voulu—la création du premier ministre; seulement, l'affaire serait moins déplorable si le premier ministre, quand il crée un sénateur, se servait de matériaux neufs. L'inconvénient, c'est qu'il utilise, pour faire ses créations, de vieux matériaux, poudreux, délabrés. Est-ce exagérer que d'affirmer que le Sénat, tel qu'il est constitué aujourd'hui sert dans une large mesure d'hôpital pour les incapables et les incurables du parti au pouvoir, sauf que par bonheur ou par malheur, je ne saurais dire, mais pour le moment disons heureusement—le Sénat compte dans son sein quelques hommes de grande valeur et représentant de grands intérêts. Mais ai-je bien raison de dire, que c'est un bonheur pour le Sénat?

L'autre élément a une telle prédominance qu'il est peut-être malheureux qu'il se trouve au Sénat des exemples comme ceux que je viens de citer et qu'on peut nous signaler et invoquer pour s'autoriser à perpétuer dans ce pays l'existence d'un Sénat basé sur le pouvoir de nommer les titulaires, comme ce pouvoir s'est exercé, au cours des dix, quinze ou vingt années écoulées. Si ces éléments favorables n'existaient pas aujourd'hui, nous serions en meilleure posture et nous réussirions plus tôt à adopter un idéal ou un type plus élevé. Mais personne ici ne saurait révoquer mon affirmation en doute, quand je dis que le Sénat n'est pas ce qu'il devrait être et s'il ne l'est pas, cela tient au système de favoritisme politique qui préside à la nomination des titulaires.

Voilà une affirmation à laquelle nous pouvons tous souscrire. Aujourd'hui, quiconque entre au Sénat doit baiser la mule du premier ministre : c'est là une des conditions et quant aux autres conditions à remplir, je m'abstiendrai de le dire.

J'aborde une autre question: celle de la députation aux Communes, et pour le moment je m'adresse à mes propres collègues, non pas que je veuille m'ériger en juge de la Chambre des communes, car chaque député est ici son propre juge. Tout ce que je demande à mes collègues, c'est de se poser, comme moi, certaines questions, de bien peser la réponse et de se demander dans leur for intérieur s'il ne serait pas possible d'effectuer ici quelque réforme. Dans quelle mesure la représentation nationale est-elle le résultat d'un jugement calme et impartial du corps électoral canadien, sans subir d'autre influence que celle exercée par l'opinion désintéressée et incorruptible des électeurs et peut-être par la sagesse et le poids relatifs de la politique et des programmes de parti?

Ou bien, dans quelle mesure cette réputation repose-t-elle sur les dépouilles opimes du pouvoir, tant dans le passé et le présent que sur celles en perspective? Voilà une question que chacun peut se poser et j'abandonne sans crainte la réponse à chaque député, dans la conviction que la réponse donnée ne saurait qu'être dérogatoire au système de politique de clientèle et à la curée des faveurs. Dans quelle mesure ces abus de clientèle politique ont-ils existé, c'est à chaque député qu'il appartient de le dire. Jusqu'à quel point chaque député recherche-t-il l'intérêt du pays, prêt à se sacrifier, à tenter tous ses efforts pour faire triompher ses vues en matière de citoyen-

neté et sur la bonne administration de la chose publique; jusqu'à quel point est-il à l'affût de places en perspective et la rémunération qui y est attachée, il ne m'appartient pas de le dire; chacun peut descendre dans sa propre conscience et s'examiner sur ce point. Toutefois, c'est un fait fort significatif que, au cours des dix ou douze années écoulées, on ait nommé cent titulaires, choisis soit parmi les membres du Parlement, soit parmi les candidats malheureux, et cette pratique, bien qu'elle se soit inspirée du système en vogue sous tous les régimes qui se sont succédé tend à s'implanter et à se développer davantage aujourd'hui. Personne ne saurait le nier. Il est incontestable que la prespective des dépouilles opimes joue son rôle dans la tentation du législateur. Il est possible qu'il repousse la tentation, il le fait souvent; je voudrais pouvoir affirmer qu'il y résiste toujours et qu'il la repoussera sans cesse. Je le répète, la majorité des législateurs de ce pays ont fait leur devoir dans nos assemblées délibérantes, m'appuyant pour faire cette affirmation sur un regard rétrospectif jeté sur leur œuvre législative, consignée dans nos archives. A mon avis, ils ont bien fait leur devoir, et d'une façon remarquable pour un jeune pays comme le nôtre.

Je demande encore à la Chambre de souscrire à cette proposition générale: que nos législateurs se seraient encore bien mieux acquittés de leur œuvre, si ce virus du régime de la faveur, si ce poison de la curée du butin et des dépouilles n'eûssent pas neutralisé et réduit à l'impuissance les plus énergiques efforts tentés à plusieurs égards et nui à la perfection de leur œuvre.

Sans vouloir rien exagérer, je pense que cette dernière proposition ne saurait être révoquée en doute.

Etudions une autre partie de notre organisme national, la presse. Les journalistes n'occupent pas de fauteuils sur le parquet de la Chambre, mais ils trônent au-dessus de nos têtes dans la tribune de la presse; ils nous surveillent du haut de cette tribune. Personne plus que moi n'est pénétré de la noblesse et de l'importance de l'œuvre du journaliste. A un certain point de vue, il est vrai de dire que la presse est l'œil, l'oreille et la voix de la nation. Comme œil de la nation, la vision de la presse, à l'instar de celle de l'aigle, doit être assez puissante pour distinguer de loin le danger qui menace, pour pénétrer les ténèbres de l'erreur présente et deviner le secret des biens de l'avenir, afin que le peuple puisse se familiariser avec la vue de ces biens et s'y attacher. Oreille de la nation, la presse doit avoir cet organe tellement exercé qu'il saisisse même la plus faible plainte provoquée par les abus ou les maux, au point de vue individuel, social ou national. Cette oreille doit être ouverte aux plus faibles murmures de l'espérance et du désir, d'où qu'ils viennent; elle doit être sensible au cri de détresse et à la demande de redressement des abus.

Voix de la nation, la presse doit être puissante et de son point de vue élevé, traduire ce qu'elle voit et ce qu'elle entend, pour le transmettre à la nation; elle doit sonner l'appel aux armes, s'élever contre tous les abus, et convoquer les hauts espoirs et l'inspiration à l'aide des forces du bien, au pays. Je ne prétends pas dire si la presse fait tout cela; seulement je soutiens que c'est là un idéal que la presse caresse et elle ne doit pas se laisser détourner de son effort par des observations comme celle formulée par le premier ministre, quand il dit que la presse aurait une rude besogne sur les bras, pour réaliser cet idéal.

Celui qui, dans sa vie, a accompli quelque chose qui a de la valeur, l'a fait, monsieur l'Orateur, parce qu'il s'est efforcé de se maintenir dans son idéal. Celui qui n'a pas d'idéal ne fait rien de bien pour son pays. Quiconque réussit dans les entreprises ordinaires de la vie humaine, a un idéal élevé et s'efforce sans cesse de le faire pénétrer dans son travail quotidien. Je serais très peiné, si par un simple mouvement de mes lèvres ou en laissant passer un mot léger, j'arrivais à diminuer l'idéal d'un jeune Canadien qui aspire à la lumière de ce vingtième siècle; je voudrais plutôt m'efforcer de le pousser plus haut et de l'encourager à saisir complètement son idéal. C'est donc à la presse du pays et non à moi, de répondre à cette question—jusqu'à quel point les faveurs politiques aveuglent-elles la presse, rendent-elles dur son entendement, étouffent-elles sa voix ou ce qui est pis encore, engagent-elles cette voix à prendre la défense de ce qui est mauvais. Cela s'est-il jamais produit—ce n'est pas à moi de répondre, c'est à la presse de le faire elle-même.

Je crois que la grande confraternité de la presse canadienne a un idéal élevé, qu'elle s'efforce de l'atteindre autant que possible et que chaque jour elle gagne du terrain pour se maintenir sur ce principe primordial du journalisme élevé, digne et mesuré, s'attaquant aux abus parce que ce sont des abus et encourageant au bien et à la justice dans l'intérêt seul de ce qui est juste et bien. Une presse qui est entravée n'est certainement pas une presse libre et aucun parti n'est utile à la presse canadienne quand il l'entraîne ou l'influence par des faveurs politiques quelconques. Quand le patronage s'insinue dans l'œuvre de la presse, il vicie cette œuvre et supprime le guide, l'ami et le conseiller du peuple.

Nous avons aussi un pays. En théorie, son domaine, sa suzeraineté, sont un héritage sacré pour six et demi ou sept mil-

lions d'habitants du Canada et ce qui est plus important, pour les générations qui se succèderont pendant bien longtemps encore, jusqu'à quand, personne de nous le sait, mais nous espérons tous que ce sera très loin encore. Les ressources de ce pays doivent être ménagées pour eux et pour leurs descendants jusque dans les dernières générations. Les revenus et la taxe d'un pays qui en théorie doivent être dépensés convenablement pour le bien des habitants et de leur innombrable génération, devraient être perçus et dépensés par des administrateurs assermentés et aux idées nobles. Et en réalité, ce sont des administrateurs assermentés. Quiconque entre dans un gouvernement prête serment, en qualité d'administrateur du peuple canadien, qu'il veillera sur ses affaires, et celui qui accepte un emploi de ce gouvernement prête serment ou s'engage par une obligation qui le lie avant tout au service de son pays et cela devrait être la dernière des choses, au service de son parti ou d'un individu.

Le gouvernement d'un pays, au sens idéal, repose sur les principes d'aptitude et de convenance, d'économie et d'intégrité scrupuleuse et il doit administrer avec des mobiles nobles et une vision claire. Cet idéal est difficile à réaliser avec le meilleur système possible de gouvernement. Le cynique s'écrie: Retirez-vous, vous êtes absolument impossible et incompatible avec la marche d'un monde qui ne se conformera jamais à votre idéal. Ici encore je proteste et je lutte pour l'idéal, et suivant moi, l'homme de gouvernement ne vieillit jamais au point de n'avoir pas à renouveler de temps en temps son idéal et à se fortifier en vue d'améliorer et de mieux appliquer cet idéal. Notre système de patronage aide-t-il à gouverner plus facilement un pays avec ces principes et à mettre en pratique cet idéal?

Il existe une tentation constante, une pression constante, un relâchement constant des énergies morales et mentales. Il se produit des fléchissements de personnes, de groupes quelquefois avec des résultats lamentables et il s'ensuit un abaissement du niveau de la vie publique et de l'administration du pays. Cette force dégradante, groupée, constante et persistante, a-t-elle en vue l'honnêteté du gouvernement, la pureté de l'administration, la valeur de la vie publique dans notre jeune pays, dans cette période la plus importante de son existence, celle de sa formation? C'est une question que nous pouvons bien poser pour essayer d'y répondre.

Souffrez que j'attire votre attention sur une autre pensée. A ce mécanisme vaste et compliqué, vient s'ajouter le pouvoir de l'argent. On dit que l'argent est la source de tous les maux. C'est aussi la source de beaucoup de bien, de bonheur et d'autres avantages de ce genre, mais je pense que

M. FOSTER.

l'appétit désordonné de l'argent peut être la source d'un grand nombre de maux. Dans l'intérieur de ce système administratif compliqué, vous faites entrer la puissance de l'argent.

L'an dernier nous avons dépensé $112,000,000. Sur cette somme, $30,000,000 ont été employés, sans l'instigation ou le stimulant ou poison du système de népotisme, à payer l'intérêt de notre dette—et grâce au ciel il ne peut pas s'en introduire beaucoup ici—et pour d'autres nécessités statutaires qui échappent à l'influence de ce vice du favoritisme. Mais on peut dire que $80,000,000 de cette somme ont été dépensés avec le système du favoritisme; $80,000,000 ou $90,000,000 ou $100,000,000 seront dépensés cette année et autant ou plus l'an prochain. Groupez toutes ces sommes et cela fait une dépense effroyable. Nous serions sages si nous pouvions protéger ces dépenses en extirpant jusqu'à la racine les vices du Gouvernement, de façon à dépenser convenablement cet argent et à employer son pouvoir au but que nous poursuivons, sans qu'il se perde trop d'électricité dans le courant.

Comment ces dépenses sont-elles administrées? Je demande au premier ministre lui-même, qui est arrivé à l'âge de l'expérience, qui dans sa longue carrière a rencontré un grand nombre d'hommes et qui a observé les événements de ce pays dans une grande variété de circonstances, je lui demande de répondre à cette seule question: Dans la dépense de ces $80,000,000, emploie-t-on les méthodes d'affaires? C'est une question simple. Je ne crois pas que ce soit répondre à la question que de dire qu'un gouvernement ne peut jamais faire ce qu'un homme peut faire pour ses affaires particulières. C'est vrai, mais un gouvernement peut remplir sa mission avec toute l'économie qu'un homme d'affaires intelligent, honnête et droit peut mettre dans son administration. Il peut y avoir une variété dans l'emploi de l'argent, mais les principes de la conduite des affaires sont invariablement les mêmes partout.

Est-ce, oui ou non, en s'appuyant sur des principes d'affaires que cette somme de $80,000,000 a été dépensée? Il est inutile de ressasser cet argument, à quoi sert-il de frapper un mort. Nous l'admettons. Alors pourquoi ne changeons-nous pas? Prenez le système complet, depuis le moment où la soumission est demandée jusqu'à ce que le travail soit achevé et partout on le trouve embarrassé, contrarié; on le rend extravagant, coûteux, souvent corrompu par l'action du patronage que l'on rencontre à chaque tournant et qui réclame en sa faveur, pour chaque bribe de la transaction, depuis l'entrepreneur jusqu'à la foule des surveillants, des contremaîtres et des fournisseurs. Le système de favoritisme est là et il joue son rôle qui est de rendre tous les travaux plus

coûteux, qui est souvent la cause de l'érection d'ouvrages inutiles à des prix exagérés et qui vicie toujours sous une forme ou sous une autre.

Je n'ai pas besoin de développer plus longuement l'argument. La commission Cassels, et celle qui l'a précédée, ont montré comment les choses se passent. Nos comptes publics l'ont démontré ainsi que les discussions de la Chambre et les observations de chacun de ses membres. Je ne crois pas qu'il y ait un seul député qui dans une conversation libre sur ce sujet, ne ferait pas cet aveu.

De sorte que si vous ajoutez à cet immense mécanisme personnel l'élément de l'argent, vous avez une grande force, un fléau pour les législateurs, qui met le pays au pillage. Cela n'est-il pas un fléau pour le législateur? Les heures les plus remplies d'anxiété que mon très honorable ami a vécues n'ont pas été employées aux grandes questions d'Etat ou de la politique, mais à l'effort misérable de servir à la fois le pays et le parti et à les faire marcher d'accord. La faute en est à ces mesquines et insignifiantes demandes qui prennent naissance dans ces vulgaires questions de favoritisme renouvelées à toute heure du jour. Ai-je tort ou raison? Presque les 99 p. 100 du travail du cabinet et des ministres ont trait à ces questions; les difficultés sont soulevées à leur propos; des nœuds doivent être déliés qui ont été liés par elles et le système de favoritisme se rencontre dans un détail ou dans un autre. J'y ai passé et j'en sais quelque chose et je m'adresse à des hommes qui y sont et qui connaissent cela et ces hommes ne contrediront pas ce que j'ai dit. Ils peuvent prétendre qu'il y a quelques exceptions relativement à la proportion, mais quant aux faits pris dans leur ensemble ils ne peuvent pas parler d'exception.

Je voudrais que cela n'aille pas plus loin, mais le mal est plus grand. Il obscurcit les plus grandes questions que nous avons à régler. Non seulement le législateur a son rôle à jouer—qu'il ne peut pas remplir convenablement parce qu'il a d'autres choses à régler—mais le pays a un rôle à remplir, ce qu'il ne peut pas faire parce qu'il y a des petites questions de favoritisme qui se soulèvent, qui arrêtent la marche des événements et empêchent l'électeur de penser aux grandes questions et de prendre une décision à leur sujet.

Si nous pouvions éliminer ces questions de favoritisme, il en résulterait un grand bien pour le pays. Voyez les dernières élections d'Angleterre qui ne sont pas encore terminées. Elles sont chaudement contestées, elle sont marquées par l'ardeur de déclamations ou de la force physique, mais dans ces élections, du haut en bas de l'échelle, il n'y a eu ni pensée ni combat pour un seul emploi. Dans aucun cas il n'a été question de savoir qui serait garde-chasse, arimeur de navire ou éclusier. Les électeurs ont combattu aussi intelligemment qu'ils l'ont pu mais ils ont combattu du moins pour une question de protection ou de libre échange, pour le budget ou pour les lords, pour le home rule, le socialisme, la marine et les autres questions de cette nature. Que se serait-il passé là-bas, si en plus de ces questions s'était ajouté le vulgaire favoritisme que compute la dépense de centaines de millions de livres et si on l'avait discuté durant les élections générales? Ces questions sont mêlées à toutes nos élections et elles en obcurcissent et en vicient les résultats. Le système par lequel le Gouvernement est choisi se trouve à ce point vicié que l'administration en est affaiblie. Elle est viciée par le fait que son travail est monopolisé par ces questions de favoritisme au détriment des affaires importantes. Voici où se produit la faiblesse vitale et tout gouvernement en est un exemple. L'incapacité, l'extravagance et la corruption se glissent partout et, dans chaque cas, le système est la source du mal. Ce n'est pas toujours ce qui est bien qu'on étudie, mais ce qui convient et dans ce cas il faut savoir l'effet produit sur notre parti. La première chose à voir est de se rendre compte des intérêts du pays et ensuite comment notre parti peut entrer en ligne de compte avec les intérêts du pays. Quelle est la situation aujourd'hui? La question qu'on se pose est la suivante: Que pouvons-nous faire pour le pays, pourvu, d'abord, que nous rendions le parti solide?

On ne regarde pas au nécessaire, mais à l'utile; on ne cherche pas à faire les choses économiquement, mais aussi économiquement que possible, tout en laissant quelque chose à glaner, pour ceux qui nous ont portés au pouvoir. Comment peut-on excuser un pareil système, et quelles raisons peut-on donner pour le perpétuer? J'ai posé la question à des milliers de gens et la seule réponse que j'aie jamais obtenue est celle-ci: Il n'est pas possible de maintenir une bonne organisation dans le parti, il n'est pas possible de tenir le parti uni, sans ce ciment.

Permettez-moi, cependant, de dire ce que je crois être une vérité: quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent, la mort des partis politiques est due au favoritisme, à la corruption et aux complications qu'ils entraînent. Rares sont les exemples d'un parti qui tombe sur une question de haute politique. Nous avons des exemples sans nombre de partis et de gouvernements dont les assises et la force ont été sapées par une série d'actes de faiblesse. Le ciment du favoritisme n'est pas indispensable pour qu'un parti reste uni.

J'ai déjà cité le cas de la Grande-Bretagne. Un ancien membre du cabinet, en

Angleterre, me disait que, durant toute sa carrière publique, jamais on ne lui avait demandé une place. Quelle bénédiction ce serait pour les législateurs du Canada—j'en ai un certain nombre sous les yeux en ce moment—s'ils pouvaient entrer et rester dans la vie publique sans voir leur carrière assombrie par ce fléau du "patronage". Ce système n'existe plus aujourd'hui en Angleterre, et a-t-on jamais vu un pays où les partis soient plus fortement organisés, plus solidement cimentés, plus en état de se maintenir par leurs propres forces?

Que voit-on actuellement en Angleterre? Les premières élections eurent lieu et donnèrent un énorme avantage à un parti. Puis d'autres circonscriptions furent appelées à voter. Les électeurs de ces circonscriptions se dirent: Oui, les libéraux sont au pouvoir pour la durée d'un autre Parlement, mais cela nous est absolument indifférent, que nous marchions à la victoire ou à la défaite; nous combattons pour une cause et nous combattrons jusqu'au bout.

C'est ce qu'ils ont fait, et ils ont accumulé gains sur gains, sachant parfaitement qu'ils n'avaient aucun espoir d'arriver au pouvoir. C'est un beau témoignage à rendre à un corps électoral qui lutte pour une cause et non pour les dépouilles. Nous savons tous que pareille chose serait impossible au Canada. Nous ne permettrions pas un système en vertu duquel on ferait des élections dans une partie du pays d'abord pour s'assurer une majorité et se servir ensuite de cette majorité pour influencer les électeurs dans les élections qui resteraient à faire. Nous déclarerions ce système injuste, en raison de l'influence que les détenteurs des faveurs ministérielles exercent sur les événements.

Je dis donc que le "patronage" n'est pas nécessaire pour assurer la cohésion d'un parti. L'atmosphère sera purifié, le niveau de la moralité publique serait considérablement plus élevé, si ce système disparaissait entièrement de nos mœurs politiques. La lutte se ferait alors sur des questions plus relevées, les débats auraient plus de dignité, nous arriverions à de meilleures solutions et nous ferions plus de progrès.

La question suivante et la dernière est celle-ci: Ce système peut-il être aboli? Rien n'est plus facile. J'ai été surpris de voir avec quelle facilité on peut s'en débarrasser, en théorie, et il y a plusieurs raisons pour qu'il en soit ainsi.

Si l'honorable premier ministre se levait aujourd'hui et déclarait qu'il partage la plus grande partie des idées que je viens d'exprimer, qu'il désire l'application des principes que je viens d'exprimer: s'il déclarait qu'il serait préférable d'appliquer ces principes à l'administration des affaires du pays: s'il disait que son Gouvernement est décidé à appliquer rigoureusement ces principes, qui oserait le contredire?

M. FOSTER.

Les ministres du culte et les fidèles de toutes croyances enverraient-ils demain des députations pour le supplier de ne pas abolir le "patronage"? Viendrait-on lui expliquer que la cause du christianisme serait en danger dans ce pays, si ce système était aboli?

Loin de là, de toute les églises du pays partirait un concert de remerciements et d'éloges. Les banquiers, les hommes d'affaires, les francs tenanciers enverraient-ils des députations dire au premier ministre: "Nous ne pourrons plus nous tirer d'affaire, nous ne pourrons plus vivre; de grâce, ne faites pas cela"! Non; pas un seul ne se plaindrait.

Alors, quels seraient les mécontents? Sur sept millions d'habitants du Canada, combien participent au partage des dépouilles? Nous avons un Merwin et 6,999,999 d'individus qui ont contribué à lui payer sa part de butin. Groupons en un seul tous ceux qui profitent du système actuel, et nous n'avons qu'une infime et mesquine partie de la population. D'un autre côté, au moins dix-neuf vingtièmes ne veulent pas du système et n'en profitent pas. Le plus surprenant c'est qu'en dépit d'une telle disproportion, l'infime minorité réussisse à s'imposer au pays. Si demain l'honorable premier ministre voulait adopter cette résolution et lui donner effet, je pourrais lui donner l'assurance que la gauche l'appuierait et que nous pourrions rendre la situation infiniment supérieure à ce qu'elle est actuellement.

Maintenant, j'ai dit tout ce que j'avais à dire. J'ai exposé les principes généraux, en m'abstenant de citer des exemples. . . .

M. LOGGIE: Que faites-vous de Merwin?

L'hon. M. FOSTER: Si l'honorable député désire des renseignements sur Merwin. . .

M. TALBOT: Nous connaissons toute cette affaire.

L'hon. M. FOSTER: Je n'en doute pas. On a parlé d'idéal. Voyons un peu ce qui constituerait un idéal légitime pour un pays, et examinons s'il y a lieu de faire des efforts pour y atteindre dans ce vingtième siècle qui doit être celui du Canada, dans un pays qui a un si brillant avenir devant lui et de si nombreuses ressources pour étayer ses espérances. Ce serait un état de choses idéal que celui où les députés seraient élus sur de grandes questions et d'après leurs mérites; où pour remplir les vacances au Sénat on tiendrait compte des aptitudes et de la représentation des divers intérêts du pays; où la magistrature ne serait pas ordinairement recrutée parmi ceux qui ont rendu des services au parti; où les fonctionnaires publics ne compteraient que sur leurs mérites, leur travail, leur bonne conduite pour entrer au service

de l'Etat, pour obtenir de l'avancement et conserver leur emploi; où le Gouvernement serait mandataire du peuple et administrerait les deniers publics, comme le ferait un véritable mandataire; où règnerait cette dignité de la vie publique, cette saine moralité, cette sage administration des affaires, qui sont indispensables à la bonne renommée, au progrès et à la stabilité d'une nation. La réalisation de cet idéal mérite certainement des efforts sincères et soutenus. Et ce serait déjà un grand pas de fait à cette fin, si nous admettions dans notre administration le principe que je me suis efforcé de faire accepter.

M. HUGH GUTHRIE (Wellington-sud): Monsieur l'Orateur, j'ai suivi avec le plus grand intérêt les remarques de l'honorable député de Toronto-nord à l'appui de la résolution qu'il a déposée. Le langage dont il s'est servi pour rediger sa résolution semble garder quelque chose d'un ancien parfum et le discours qu'il vient de prononcer nous rappelle un air connu. Dans cette Chambre, sous une forme ou sous une autre, cette question est devenue une de ces plantes annuelles, je dirai même perpétuelles que l'honorable député de Toronto-nord, grâce à son éloquence et sa vive imagination, peut faire fleurir au milieu des froids de l'hiver, ou pendant les grandes chaleurs de l'été, selon que la session a lieu de bonne heure ou tard dans l'année.

Mon honorable ami, qu'il s'agisse de rediger une résolution ou de prononcer un discours, est toujours très particulier et très précis, dans le choix de ses expressions, et dans la présente circonstance, il ne s'est pas départi de sa règle habituelle. Cette résolution porte une marque indélibile, si je puis m'exprimer ainsi et le fonctionnaire proposé à la préparation de l'ordre du jour aurait pu, sans inconvénient, omettre le nom de l'honorable député de Toronto-nord, au bas de cette résolution, car sa rédaction en aurait fait infailliblement reconnaître l'auteur. Quand, dans une résolution, on rencontre des expressions ampoulées comme " une menace pour un gouvernement honnête", "gaspillage et extravagance en fait de dépenses," "corruption inévitable", etc., etc., il est humainement impossible de se méprendre sur l'auteur de cette résolution.

Tout en tenant compte de la manière quasi-judiciaire, dont mon honorable ami a traité la question, bien que sa résolution soit rédigée en termes extravagants, je dois dire, si j'ose exprimer une opinion, que cette résolution, par sa forme, prête à certaines objections; je pourrais peut-être ajouter que cette résolution, venant de lui, est de mauvais goût.

Sans vouloir consacrer trop de temps à discuter une simple question de forme, je ne puis m'empêcher, avant d'attaquer le fond de la question, de faire constater que cette résolution, par sa forme, constitue une motion de censure contre le Gouvernement, en dépit des motifs nobles, élevés, denués de tout esprit de parti, que mon honorable ami ait pu avoir, pour saisir la Chambre de cette question. En parlant ainsi je n'exprime qu'une opinion personnelle; j'ignore quelle sera l'attitude du Gouvernement sur la question, mais à titre d'humble partisan de Gouvernement, je crois de mon devoir de faire observer que la résolution, telle que rédigée, constitue une motion de censure directe contre le Gouvernement, contre ses méthodes d'administration dans les différents départements, laissant entendre que le système de favoritisme en vigueur est un danger, une source de gaspillage et d'extravagance, une cause de corruption et une menace pour la morale publique. Cette résolution pose comme prémisse l'existence de ce déplorable état de choses dans les services publics du pays. Je considère que l'honorable député, par le langage dont il se sert, sollicite le renvoi de sa résolution. Un gouvernement soucieux de sa dignité ne peut pas accepter une semblable résolution, malgré que l'honorable député se défende de toute intention politique en la proposant.

Je crois qu'il y a deux ou trois ans, en cette enceinte, j'avais l'occasion de me montrer l'un des admirateurs de l'honorable député qui siége à votre gauche aujourd'hui, l'un des quelques admirateurs qu'il peut avoir, et je n'ai pas encore modifié ces sentiments à son endroit, bien que dans certaines circonstances les expressions outrées et extravagantes qu'il employait, m'aient frappé, tout en me portant à m'insurger contre son attitude sur différentes questions qu'il soumettait à cette Chambre. En ce moment, je doute beaucoup de la sincérité de l'honorable député qui soulève cette question même. On est porté quelquefois à ne s'en tenir qu'aux discours fleuris qu'on entend; à ne s'en tenir qu'à la surface, sans rechercher le motif ultérieur de ces belles harangues. Dans la circonstance présente je me demande réellement si les motifs qui ont engagé l'honorable député à soumettre ce projet de résolution tirent leur origine du désir d'améliorer le service public, ou bien si l'honorable préopinant ne croit pas, plutôt, qu'un projet de résolution semblable à celui-ci, ne lui fournira pas l'occasion de faire l'une de ces attaques furibondes, inspirées par l'esprit de parti contre l'administration, attaque qui conviendrait si bien à l'entraînement de mon honorable ami. à la conduite qu'il a suivie et à son tempérament. S'il voulait réellement perfectionner le service public, je croirais pouvoir lui dire, sans crainte de me tromper, qu'il a fait fausse route en inscrivant au feuilleton une motion rédigée en des termes qu'on pourrait qualifier de

plus insinuants, sinon des plus offensants, projet de résolution qui est destiné à une défaite certaine. Si, d'autre part, il ne se proposait que de saisir l'occasion de porter un coup mortel au Gouvernement, je crois pouvoir dire en toute vérité à mon honorable ami qu'il s'est trompé du tout au tout. Ses coups ne portaient pas assez loin et étaient mal dirigés; je crois qu'en les portant, il s'est servi d'un de ces poignards si bien décrits, l'autre jour, par mon honorable ami de Red-Deer (M. Clarke) comme étant des instruments à lames émoussées, mais à la poignée très solide.

En discutant cette question, je ne crois pas que le Gouvernement puisse craindre où les coups, où les blessures se trouveront. Je n'ai pas l'intention d'occuper plus longuement le temps de la Chambre en lui signalant tout ce qui se présente à mon esprit. J'insisterai, cependant, sur l'impossibilité complète où se trouve un gouvernement d'accepter ce projet de résolution, sans reconnaître son incapacité à remédier à cet état de choses.

Je crois pouvoir assurer à mon honorable ami que le Gouvernement et que tous les membres de cette Chambre accepteront toujours ce que l'on pourrait suggérer en vue de l'amélioration du service public. Je crois pouvoir aller plus loin en lui assurant que tout ce qu'il a cru devoir suggérer au cours de ses observations d'une nature pratique pour le perfectionnement de ce service recevra l'attention la plus sérieuse du Gouvernement et de chaque membre de cette Chambre.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je me propose de dire quelques mots pour justifier le système qui prévaut actuellement dans l'expédition des affaires publiques du Canada, afin de donner raison, dans une très large mesure, à ceux qui ont établi les méthodes actuellement suivies dans les nominations à des fonctions publiques. J'estime que le système actuel, tout en n'étant pas parfait ou infaillible, tout en ne prêtant pas à des abus ou à des irrégularités, je dis que ce système est le meilleur qu'on ait eu au Canada, sous aucun gouvernement, soit avant ou soit après la confédération. Je veux bien faire comprendre qu'en m'attaquant au système actuel—parce qu'il ne saurait être question de ce qui existait dans le passé à ce propos—j'ai l'intention de justifier autant que j'en suis capable le système actuel, non pas qu'il soit parfait, mais parce qu'il est le meilleur que nous n'avons jamais eu. Mon honorable ami de Toronto-nord et moi-même nous entendons sur cette question à certains points de vue, de même que nous différons d'opinion sur beaucoup d'autres rapports; mais il est un terrain sur lequel, je crois, nous pourrions partager la même opinion: depuis la confédération, certainement depuis l'année 1896 qui a marqué un changement de l'administration, il a toujours existé dans ce pays un système de faveurs, mieux connu sous le nom de "aux vainqueurs les dépouilles." Peut-être que mon honorable ami et moi-même pourrions nous entendre sur l'état de choses qui existait avant 1896.

Il a certainement parlé, aujourd'hui, sous l'impression qu'on avait continué ce système dans toute sa force, dans toute sa vigueur et dans tous ses effets jusqu'à l'heure présente. Je ne puis partager son opinion en cela. Mais puisque nous en sommes à parler d'une des grandes idées qui se rapportent à l'existence de ce système depuis la confédération jusqu'en 1896—je ne connais personne siégeant ici aujourd'hui qui soit en meilleure posture de nous fournir une idée claire de ce qui était réellement ce système, combien il était exclusif et inique et combien désastreux il était dans son application eu égard à la prospérité du pays, non, je ne connais personne mieux qualifié, sous ce rapport, que l'honorable représentant de Toronto-nord qui vient de reprendre son siège. Cette théorie introduite lors de la confédération ou peut-être avant, reposait simplement et uniquement sur le principe "aux vainqueurs les dépouilles", tel qu'elle avait existé aux Etats-Unis, système basé sur le principe que l'administration devrait accorder toutes ses faveurs à des amis et à des partisans politiques, système d'après lequel les amis politiques d'un candidat pouvaient espérer des faveurs, alors qu'on niait au public en général et aux adversaires politiques le même avantage. J'ignore si depuis que ce système a été conçu jusqu'en l'année 1867, il ait produit des résultats aussi pernicieux que celui qu'on a constaté au cours des dernières années.

Avant 1867, c'était la période de formation, pour ainsi parler. Lors de la confédération, nous pensions peut-être—je ne crois pas me tromper en cela—qu'il n'existerait pas ici un système de patronage; mais au bout de deux ou trois ans, le Gouvernement dirigé alors par sir John Macdonald, abandonna cet idéal des premiers jours pour adopter un système de favoritisme qu'on appliquerait dans l'octroi des entreprises de l'Etat et des fournitures nécessaires à ce dernier.

Ce système fut continué par le cabinet Mackenzie. Cette dernière dût quitter les rênes de l'administration en 1878, mais si ma mémoire me sert bien ou si mes renseignements sont exacts, les dernières années du ministère Mackenzie furent marquées par un certain nombre de nominations, quelques-unes avant la démission du cabinet et quelques autres peu après, lesquelles nominations furent promptement annulées et mises de côté à l'arrivée des conservateurs au pouvoir. Il y eût des récriminations considé-

rables à ce propos, et l'on s'est indigné en voyant ce que l'on estimait être des procédés plutôt violents de feu sir John Macdonald; je suppose que dans le but d'apaiser l'opinion publique, le gouvernement de cette époque nomma une commission du personnel pour s'enquérir de tout ce qui se rapportait au système suivi et pour formuler certains règlements, établir un système qu'on devrait suivre à l'avenir quant aux nominations des fonctionnaires, dans l'intention, je crois, de se débarrasser de ce système de patronage de parti. Cette commission se réunit. En 1882, elle faisait un rapport demandant la nomination d'un bureau de commissaires du personnel dans le but de soustraire les nominations des fonctionnaires publics au gouvernement du jour, ou, quoi qu'il en soit, les mettre au-dessus des influences de parti.

Cette commission se prononça en faveur d'un système d'examens de concurrence. Elle a suggéré beaucoup d'autres changements utiles, et elle a préparé entre autres choses la loi relative au service civil. Les conservateurs sont venus au pouvoir qu'ils ont retenu de 1878 à 1896. Je crois ne pas me tromper en disant qu'ils ont entièrement ignoré les conclusions adoptées par leurs propres commissaires dans leur rapport de 1892. Je trouve dans les conclusions de ce rapport qu'une loi relative au personnel fut adoptée en 1882 et que cette dernière fût modifiée tous les ans afin de faire disparaître certaines restrictions, suivant l'avis exprimé par la commission nommée par sir John A. Macdonald. La commission de 1892 a constaté ceci:

> Cette loi, bien qu'elle n'aille pas aussi loin dans ses dispositions que le voudrait la commission a été modifiée d'année en année, sauf une seule exception depuis qu'elle fait partie de nos statuts, c'est-à-dire en 1889, et aurait qu'il a été permis aux commissaires de le constater, ces modifications en général tendaient à rendre moins sévère les dispositions de l'acte primitif, empêchant ainsi l'application de cette loi dans ses dispositions.

Donc, après avoir nommé cette commission, après avoir reçu le rapport contenant ses conclusions, le Gouvernement d'alors a retardé d'année en année, jusqu'en 1889, d'appliquer toutes les restrictions qu'avaient jugé à propos d'imposer ses propres commissaires. En 1892, nouvelle commission. Celle-ci avait plein pouvoir de s'enquérir—pouvoirs aussi complets de s'enquérir que ceux accordés à la commission nommée par le Gouvernement actuel en 1907. La commission de 1892 a entendu beaucoup de témoins; elle a fait une enquête très longue et, finalement, elle a déposé un rapport; dans ce dernier elle suggérait nombre de réformes, telles que la création d'un personnel permanent, la soustraction de ce dernier aux influences politiques, les nominations devant être faites non pas au point de vue du parti au pouvoir, mais après des examens de concours; elle demandait la création d'un bureau de commissaires du personnel, etc. L'année 1892 s'écoula et l'administration conservatrice ne fit rien sous ce rapport; il en fût de même en 1893, 1894, 1895 et la moitié de 1896; on refusa d'agir, modifiant simplement, mais d'une manière peu importante, cette loi-là, amendements proposés par l'honorable sénateur Costigan, lesquels, je crois, n'ont jamais été en vigueur puisque la Chambre ne les a jamais adoptés.

L'hon. représentant de Toronto-nord était un membre éminent du ministère conservateur durant une grande partie du temps auquel j'ai fait allusion. Il m'est impossible de trouver dans les documents publics, qu'on m'a permis de consulter, qu'en aucune circonstance mon honorable ami de Toronto-nord, siégeant en sa qualité de chef des départements à l'administration desquels il a présidé, ait pris la moindre décision pour appliquer ces théories qu'il a exposées à la Chambre aujourd'hui relativement aux nominations politiques dans le personnel. Mais les nominations politiques ne forment qu'une partie de ce système "aux vainqueurs les dépouilles" inauguré lors de la confédération et perfectionné au cours des dix-huit années de régime conservateur de 1878 à 1896. Peut-être était-ce là l'un des derniers vestiges de ce système tel qu'il existait alors. Ce dernier, sous le régime conservateur, reposait sur ce principe cardinal que lorsqu'il fallait dépenser l'argent public, on devait favoriser les amis du Gouvernement. Aussi existait-il dans chaque département ce qu'on appelait une liste de patronage, tenue sous clef, et dans laquelle on pouvait lire le nom de chaque partisan du ministère, c'est-à-dire de chaque véritable conservateur avec lequel le Gouvernement désirait traiter afin que, si l'on dépensait les deniers publics, cet argent échût aux amis du parti au pouvoir, à l'exclusion de tous les autres. Il y a plus encore; ces gens-là avaient leurs intermédiaires qu'ils payaient.

Voilà ce qui s'est passé durant les dix-huit années du régime conservateur et que l'honorable député (M. Foster) dénonce aujourd'hui. Quelle part y a-t-il prise? N'a-t-il pas pratiqué le régime des faveurs depuis l'époque où il devint ministre, en 1885, jusqu'à la chute du cabinet conservateur en 1896? Je dis qu'il l'a fait, qu'il savait que ce régime aussi injuste que détestable était en honneur au sein même du ministère dont il avait la direction—et jamais régime ne fut aussi injuste, aussi odieux que celui qui prévalait alors au Canada.

A cette époque-là, les soumissions n'étaient qu'une comédie. Je puis, me fondant pour cela sur les documents que j'ai par devers moi, démontrer que lorsqu'il était

ministre de la Marine et des Pêcheries, l'honorable député (M. Foster) savait-il—il devait du moins le savoir—ce qui se passait au sein de son ministère. Je crois pouvoir établir qu'en dépit des avertissements de son sous-chef de ministère, de l'auditeur général et de ses acheteurs, mon honorable ami persista à maintenir le régime des faveurs, grâce auquel tous les deniers dépensés par son ministère passaient par les mains de ses amis politiques. C'est chose assez bizarre de voir aujourd'hui l'honorable député poser à l'idéaliste et venir, en un discours très élaboré, dicter au Gouvernement actuel la ligne de conduite à suivre pour diriger comme il convient les affaires du Canada. Peut-il s'étonner, je le lui demande, que moi qui n'hésite pas à me proclamer du nombre de ses admirateurs politiques, je reste quelque peu interdit ne constatant la fausse direction qu'il a suivie au cours de sa longue carrière d'homme public?

Je veux fournir à la Chambre la preuve tangible de ce que j'avance au sujet du mode de soumission qui prévalait sous le régime conservateur. Je me fonderai pour cela sur les pièces que j'ai puisées dans un dossier dont le dépôt sur le bureau de la Chambre remonte à deux ans; si ces pièces sont peu nombreuses, cela est dû à l'incendie qui, comme chacun sait, détruisit les documents antérieurs à 1887 déposés aux archives du ministère de la Marine et des Pêcheries, dans l'édifice de l'Ouest. Les documents ne sont donc pas aussi complets que je voudrais, mais tels qu'ils sont, je veux en donner communication.

Voici une lettre en date du 23 avril 1891 —c'était après que mon honorable ami (M. Foster) eût cédé son portefeuille à sir Charles H. Tupper—adressée à M. J. U. Gregory, acheteur du ministère de la Marine et des Pêcheries à Québec, et portant la signature du sous-ministre de ce même ministère:

Je dois vous prier d'inviter un certain nombre d'amis du Gouvernement qui sont dans le commerce à soumissioner la fourniture des approvisionnements dont on a besoin pour la saison prochaine. Demandez-leur les prix auxquels ils fourniront la marchandise pendant la saison, et faites-nous tenir leurs soumissions en mentionnant tous les articles qu'il vous faut dans les diverses branches de l'approvisionnement.

(Signé): WM SMITH.

La lettre suivante, en date du 24 avril 1891, est adressée à M. J. H. Harding, agent du ministère de la Marine et des Pêcheries à Saint-Jean (N.-B.), et porte la signature de M. Wm Smith, sous-ministre:

Au sujet des approvisionnements dont on a besoin pour la saison prochaine, je dois vous prier d'inviter un certain nombre des amis du Gouvernement qui sont dans le commerce à faire des soumissions, de leur demander les prix auxquels ils vendront la marchandise et de nous faire tenir leurs soumissions en mentionnant tous les articles qu'il vous faut dans le diverses branches de l'approvisionnement.

(Signé): WM SMITH.

Le 4 mai de la même année, M. Gregory, agent à Québec, adressait la lettre qui suit au sous-ministre de la Marine et des Pêcheries, à Ottawa :

Monsieur,—Conformément à vos instructions du 23 du mois dernier, j'ai l'honneur de vous dire que j'ai invité tous les amis du Gouvernement qui sont dans le commerce à soumissionner la fourniture des approvisionnements dont on a besoin pour la saison prochaine; et pour mieux me conformer à vos ordres, j'ai pris conseil de l'honorable Thomas McGreevy et de M. Châteauvert afin de prévenir toute erreur en m'adressant aux marchands en question.

Je n'ai cité ces lettres que pour faire voir combien le système était profondément enraciné. On ne laissait pas l'agent du ministère de la Marine et des Pêcheries user de sa propre discrétion à l'endroit de ceux qu'il tenait pour des conservateurs; pour se protéger, il s'adressait à deux députés de la province de Québec et leur faisait vérifier sa liste.

La lettre suivante est datée de Québec le 30 mai 1891; c'est encore M. Gregory qui écrit au sous-ministre de la Marine et des Pêcheries :

Monsieur,—Au sujet de votre lettre du 27 courant, j'ai l'honneur de vous prier de me renvoyer les soumissions que je vous ai fait tenir afin que j'en puisse dresser un tableau, comme c'est votre désir. S'il n'y a que deux épiciers, cela provient de ce que le Gouvernement ne compte que très peu d'amis parmi ces marchands. On en peut dire autant des marchands de nouveautés. Outre Lucas et Dion, je me suis adressé à A. Grenier et A. Carvey. Tous deux ont refusé de soumissionner, alléguant que vendant à bon marché, ils ne sauraient abaisser leurs prix ni en fixer d'avance. Je ferai de mon mieux pour amener l'un d'eux à y consentir.

Quelle comédie! Peut-on penser que ces deux personnages, deux chefs conservateurs de la ville sans doute, ne connaissaient pas ceux que l'on invitait à soumissionner? On ouvrait la porte à la collusion sous toutes ses formes; c'était inviter ceux qui en pouvaient avoir le désir à pratiquer la fraude aux dépens de l'Etat. La lettre qui suit, en date du 21 mars 1894, nous approche de la date de l'élection générale; c'est le ministère de la Marine et des Pêcheries qui l'adresse à J. U. Gregory:

En réponse à votre lettre du 27 courant, relative à l'approvisionnement des navires, je dois vous dire que l'on approuve les mesures que vous avez prises jusqu'à présent pour faire soumissionner la fourniture des principaux articles. Vous devriez toutefois vous consulter avec M. Hearn, député, au sujet de ceux que l'on doit inviter à soumissionner et lui demander à qui il conseille de s'adresser

pour la fourniture des menus articles que l'on peut avoir à commander à différents temps, et qui ne sont pas assez importants pour motiver un appel de soumissions.

Je dois faire observer ici la distinction qui se manifeste: on prescrit une manière d'agir à l'égard des gros achats et une autre pour ce qui concerne les petits, et il y a à cela une excellente raison. Les menus articles sont ceux que l'on achète au besoin; nul ne sait quand ni en quelle quantité on en aura besoin; mais quand il s'agissait des gros achats à faire chaque année, les ministres conservateurs ne s'en rapportaient plus à leur agent, ils dressaient eux-mêmes la liste de ceux qu'ils voulaient inviter à soumissionner. Et cette liste est bien courte, je vais le faire voir. On n'invitait que deux marchands de Québec à soumissionner la fourniture des épiceries que l'on achetait chaque année. Ce régime ne prévalait pas seulement au ministère de la Marine et des Pêcheries, mais aussi, j'en suis convaincu, dans tous les ministères où il se faisait des achats. Mon honorable ami a-t-il trempé dans l'affaire? Etait-il au fait de cet état de choses? A-t-il pratiqué ce régime néfaste?

J'ai à ce sujet des documents que je porterai à la connaissance de la Chambre; ils ne sont pas aussi complets que j'aimerais, car, je le répète, le désastreux incendie du pavillon de l'ouest a complètement détruit les documents antérieurs à 1887. Pour faire voir quelle fut l'attitude de mon honorable ami à l'égard de ce régime inique et atroce des faveurs ministérielles que les conservateurs ont pratiqué pendant dix-huit années, je commencerai par citer un extrait de la déposition de M. Gregory, que l'on retrouvera dans le 8e volume, page 3275, du rapport de l'enquête que dirigea M. le juge Cassels. Voici le passage en question:

> Je vais vous montrer des lettres où les différents ministres me remercient de l'aide que je leur ai prêtée dans l'expédition des affaires, des lettres que j'ai reçues du premier titulaire du portefeuille de la Marine et des Pêcheries, un conservateur; de son successeur, un libéral: de M. Albert Smith, de M. McClennan, de M. Pope et même de M. Foster—du fameux Foster, si je me rappelle bien.

Cela est extrait de la déposition de M. Gregory, qui est consignée au rapport officiel. Je l'ai déjà dit, je veux le répéter encore une fois, à l'époque où mon honorable ami (M. Foster) dirigeait le ministère de la Marine et des Pêcheries, l'auditeur général l'avait mis en garde contre ce mauvais système. Son sous-ministre et son acheteur, M. Gregory, lui avaient, eux aussi, signalé les vices d'un pareil régime. Je relève dans le rapport de l'auditeur général de 1886 une lettre en date du 31 août de cette année-là et ainsi conçue:

> Monsieur,—Lors d'un récent voyage à Québec, je me suis transporté au bureau de votre agent en cette ville. Je constate que les articles achetés par M. Gregory ne s'obtiennent pas par voie d'adjudication et qu'on semble les payer plus cher que les articles de nature semblable que l'on achète pour l'hôpital de la Marine et dont la fourniture est donnée à l'entreprise. L'écart provient vraisemblablement de ce que l'on demande des soumissions dans ce dernier cas, chose qui ne se fait pas dans l'autre.
>
> J'ai l'honneur de demander qu'ordre soit donné à M. Gregory de faire soumissionner la fourniture des principaux articles dont il a besoin.

Cette lettre dut être signalée de quelque manière à l'attention de mon honorable ami à l'époque où il dirigeait le ministère de la Marine et des Pêcheries. En a-t-il tenu compte? A-t-il suivi le conseil qui y est donné? Les documents qui vont suivre me font affirmer le contraire.

Qu'il me soit permis de me reporter encore une fois au rapport de l'enquête Cassels, volume 5, page 1394. Les paroles que je vais citer sont celles de M. Watson, qui remplissait les fonctions de conseil auprès de la commission: ce ne sont pas ces paroles que j'invoque à titre de preuve, mais plutôt les documents auxquels elles font allusion. Voici comment s'exprime M. Watson:

> Votre Seigneurie se rappellera que la correspondance du ministère antérieure à cela fut complètement détruite par l'incendie, de sorte que les archives sont muettes sur ce qui s'est passé avant 1887. Je constate que tous les documents se ressemblent, et je veux en parcourir quelques-uns pour en faire voir la nature à Votre Seigneurie.

Le 13 mai 1887, une lettre était adressée à l'honorable G. E. Foster, ministre de la Marine et des Pêcheries, où il était dit que l'on devait inscrire certain personnage sur la liste—on ne disait pas laquelle—et

> Mon cher monsieur Foster,
>
> Je vous prie de vouloir bien mettre sur la liste le nom de la maison Powers et compagnie, machinistes, d'Halifax, et lui adjuger une partie de tous les ouvrages en tôle d'acier à exécuter à bord des navinces, aux phares, etc.
>
> Bien à vous,
>
> (Signé): T. E. KENNY.

Je crois qu'en ce temps-là il était député d'Halifax. La note au bas de la lettre est ainsi conçue:

> "Mettez-le sur la liste."
>
> (Signé): G. E. FOSTER.

Autre note:

> Fait, et lettre écrite à M. Kenny.

Cette lettre a été écrite en 1887; il y a longtemps, dira-t-on, mais mon seul objet en les citant est de prouver qu'il ne man-

quait rien au système et que celui-ci était de rigueur. Seuls, les conservateurs pouvaient être les fournisseurs de l'Etat, mais ils devaient d'abord être inscrits sur une liste privilégiée à la demande d'un conservateur éminent. Une fois inscrits sur cette liste, ils avaient le droit de recevoir les formules de soumission, de faire des offres et, en fin de compte, d'obtenir une part considérable des deniers publics.

Une autre lettre datée de Charlottetown (I.-P.-E.), 6 janvier 1887, est aussi adressée au député de Toronto-nord. Voici cette lettre:

Je dois accuser réception de votre bonne lettre du 19 écoulé et vous dire que B. Lord n'a pas suivi vos instructions et que, pour des raisons que lui seul connaît, il ne les suivra pas, à moins d'un ordre péremptoire. Comme vous le verrez en examinant les factures de décembre, j'ai raison de croire que les achats que le département fait ici sont considérables. Je regrette de vous faire perdre un seul instant d'un temps précieux, sachant que vous avez des affaires plus graves à régler à Washington, mais celle-ci a quelque importance pour le bien du parti.

Je suis, monsieur, votre tout dévoué,

W. E. DAWSON.

La lettre adressée à l'honorable député porte cette note:

Demandez à M. Lord, s'il a suivi les instructions du ministre au sujet de la clientèle politique, et pourquoi M. Dawson n'a pas reçu de commande.

Cela démontre que, d'après la manière dont le ministre interprétait le système alors en vogue, M. Lord devait recevoir la commande, bien que la somme en question fût considérable, ou que la commande à donner fût importante.

Je m'occuperai maintenant d'une lettre écrite par M. Gregory en 1887. Je ne suis pas certain qu'à ce moment-là, mon honorable ami fût passé au ministère de la Marine et des Pêcheries ou à un autre ministère, mais je crois qu'il y était lorsque cette lettre a été écrite. Elle est adressée par M. Gregory au sous-ministre. La voici:

12 octobre 1887.

Monsieur,—Au sujet de votre lettre du 11 courant dans laquelle vous me signalez les prix du foin, etc., et vous me demandez des explications sur ce point. Je dois vous rappeler ma lettre du 15 février 1887, et plusieurs lettres traitant la même question, celle des approvisionnements. Mon humble opinion, dont je n'ai pas raison de changer, est depuis longtemps que la fourniture des approvisionnements de quelque nature qu'ils soient devrait être adjugée, avec publicité et concurrence à celui dont l'offre serait la plus avantageuse, à des prix fixes pour une année ou deux. Jusqu'à ce jour, j'ai reçu l'ordre d'acheter de certains fournisseurs qui ont obtenu cette faveur, grâce à des influences puissantes; les prix de la plupart des articles sont fixés, il est vrai, mais les commerçants ont acquis la conviction que seuls certains amis peuvent obtenir la clientèle de l'Etat, quel que soit le parti au pouvoir, libéral ou conservateur. Il s'ensuit qu'il y a peu de concurrence.

M GUTHRIE.

Cette lettre portait la signature de M. Gregory et elle a évidemment été mise sous les yeux du sous-ministre. Ce dernier a déclaré la même chose à mon honorable ami (M. Foster) qui dirigeait le département en ce temps-là et qui a dédaigné ces propos comme il dédaignait les avertissements de l'auditeur général.

Le 31 janvier, 1887, envoi d'une dépêche adressée à Wm Smith, sous ministre de la Marine et des Pêcheries.

Je désire que, selon l'usage, la peinture, la poudre, les huiles, les produits pharmaceutiques, la papeterie commune à l'usage des phares, l'épicerie, la quincaillerie et les nouveautés s'achètent à Québec, ainsi que les provisions immédiatement.

(Signé) HECTOR L. LANGEVIN.

Le 5 février 1887, une lettre couchée en termes mesurés était adressée par M. Foster au sous-ministre à Saint-Jean. Voici:

Quant à la dépêche de sir Hector disant de continuer à acheter, comme d'habitude, les approvisionnements des phares, à Québec, en petites quantités, il n'est pas nécessaire d'en acheter beaucoup maintenant. La papeterie doit s'obtenir du bureau de la papeterie. A l'heure qu'il est, il n'est pas nécessaire d'acheter de la peinture et des huiles pour les phares.

Cette lettre suivie d'une dépêche de Rothesay, datée du 10 février 1887, et adressée à M. W. Smith:

Continuez d'accorder la clientèle ordinaire à Baudet et Chinic, de Québec, aux conditions mentionnées dans la lettre que je vous ai envoyée au sujet de la demande de sir Hector Langevin. Avertissez Caron.

Ces lettres prouvent que ces pratiques étaient en vogue dans tous les départements de l'administration. Voilà les recommandations de sir Hector Langevin, qui était alors ministre des Travaux publics. Un ancien ministre, sir Adolphe Caron, a aussi affaire au système. Je puis donc déclarer à bon droit que ces pratiques iniques et détestables étaient la base de l'administration des affaires publiques par le ministère conservateur de ce temps-là.

Je produis une autre note datée du 21 avril 1887, un mémoire marqué "urgent pour le ministre":

Veuillez m'informer de ce que vous avez décidé de faire au sujet de Gregory, vu qu'il n'aime pas maintenant à faire ses achats sans être autorisé. Le meilleur plan dans l'intérêt du public serait de demander des soumissions par la voix des journaux et de donner à tout le monde une chance de soumettre des prix pour les principaux articles.

Le document suivant est un memo du ministre de la Marine et des Pêcheries relatif aux achats d'approvisionnements à Québec:

M. McGreevy a transmis la liste ci-jointe de noms de personnes auxquelles il conseille de donner la clientèle du Gouvernement à Québec dans les achats d'approvisionnements. Au sujet de la première liste pour les soumissions, il conseille d'en demander aux différentes personnes mentionnées dans cette liste lorsque l'on a besoin de ces articles. Au sujet de la deuxième liste il conseille que ces personnes soient employées lorsqu'on aura besoin de leurs services, ou d'acheter des approvisionnements d'elles sans demander de soumissions, vu qu'il serait difficile de s'engager par contrat à acheter les articles mentionnés dans la deuxième liste.

(Signé) WILLIAM SMITH.

Avril 22, 1887.

Ce document porte les mots "approuvé par le ministre" et les initiales "W.S., 20 avril 1887."

Cette approbation a été écrite sur la liste de M. McGreevy après l'envoi de la lettre de l'auditeur général au ministre, et après que l'agent à Québec et le sous-ministre eussent fait un rapport contre le système. M. Thomas McGreevy a simplement envoyé au département une liste des partisans conservateurs et a dit: Voici la liste des personnes auxquelles on doit demander de soumissionner pour les plus fortes commandes, et voici une liste d'autres personnes desquelles vous pouvez acheter les articles qui sont en moindre quantité; et le ministre a écrit sur cette liste "approuvée" et ce ministre est mon honorable ami le député de Toronto-nord (M. Foster).

M. THOBURN: Puis-je poser une question au nom des membres nouveaux dans cette Chambre? Devons-nous admettre que la lecture de ces lettres, écrites par des personnes qui sont mortes depuis des années, justifie le système déplorable de favoritisme dans les achats qui règne aujourd'hui.

M. CROCKET: L'honorable député peut-il citer aucun cas dans ces documents montrant que le gouvernement conservateur achetait des milliers de dollars de quincaillerie chez des dentistes, ou accordait l'entreprise de travaux de maçonnerie et de menuiserie à des gérants de chemins de fer.

M. GUTHRIE: Je sais que je pourrais, si je cherchais, trouver des cas précisément semblables à ceux que mentionne mon honorable ami, mais j'en ai sous la main qui s'en rapprochent tellement, que je crois qu'il admettra que le principe en est le même. Le système n'a pas été discontinué lorsque l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) est passé à un autre département—je crois que c'est le département des Finances. Sir Charles Hibbart Tupper lui succéda au département de la Marine et des Pêcheries, et il ne peut y avoir aucun doute que le système inique qui existait dans toute son ampleur sous l'administration de mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) continua à exister dans la même mesure sous son successeur. La Chambre me permettra de citer un autre exemple que je trouve à la page 1295 du volume 5 de l'enquête Cassels. Voici une lettre portant la date du 17 mars, 1892, disant:

Sir Adolphe Caron demande que le nom de M. Samuel J. Shaw, marchand de quincaillerie, Québec, soit mis sur la liste des fournisseurs du département.

Cette lettre est signée par C. H. Tupper, qui était alors ministre de la Marine et des Pêcheries, et sous sa signature on lit les mots "informez l'agent", écrit par le sous-ministre.

Le 8 mars 1892 il y a une lettre à M. McGreevy:

Je dois vous demander de mettre le nom de M. S. J. Shaw, marchand de quincaillerie à Québec, sur la liste de ceux qui ont droit de recevoir la clientèle du département.

Cela est signé par William Smith, sous-ministre.

Voici une lettre écrite en mai 1892:

M. H. F. McDougall, M.P., demande que le "Herald", de North-Sydney, reçoive les annonces du département qui se rapportent à l'île du Cap-Breton, Antigonish et Guysborough.

(Signé) C. H. TUPPER.

Il y a une note au bas disant:

M. Alexander, gardez bien ceci dans votre mémoire.

(Signé) WILLIAM SMITH,
Sous-ministre.

Je trouve une autre lettre datée le 26 janvier 1895, lorsque le régime conservateur touchait à sa fin, adressée à l'honorable John Costigan alors ministre de ce département:

Mon cher collègue,—Je désire vous recommander M. Octave Plante, ferblantier, 160 rue Saint-Jean, Québec, comme méritant d'obtenir une part de la clientèle du département de la Marine à Québec. Il a toujours été un ami ardent du parti.

Il y a une note à la fin de la lettre disant "Cela sera fait".

Je soumets un autre document pris dans le dossier et compris dans les rapports à la Chambre, marqué "approvisionnements des steamers". Je soumets ce document afin de montrer que jusqu'à la veille des élections générales de 1896, ce système était en pleine opération.

Je trouve quelques jours avant la date de l'élection générale, la note suivante avec la souscription "fournitures pour steamers":

L'année dernière, il a été demandé par lettre des soumissions pour la fourniture de viande fraîche et salée, de poisson frais et salé, de farine, d'orge, de riz, de pommes et de légumes. Des articles de moindre importance que les épiceries ont été obtenus sans recourir à la publicité, aux prix les plus bas possibles.

Cette manière de faire a donné de bons résultats.

M. Turcotte, M.P., a recommandé Napoléon Moffet, de Québec, pour la fourniture des épiceries. M. Moffet pourra être mis à même de soumissionner pour la fourniture de denrées et articles de consommation générale et courante.

Quant aux menus produits, M. Gregory pourra en donner la commande pour une partie à M. Moffet, si on le trouve bon.

WM SMITH.

Et en marge on lit les mots suivants:

Faites-le encore une fois. Expliquez la chose à M. Turcotte.

C. H. T.

Et dans la marge au-dessous, se trouve cette autre mention:

Oui, mais demandez à M. Gregory de consulter également M. Hearne, député.

C. H. T.

Cette dernière lettre au sujet de l'administration de sir Hibbert Tupper est celle à laquelle il a été fait allusion il y a un instant, en date du 20 avril 1896, alors qu'il était solliciteur général.

Chambres du comité libéral-conservateur.

Pictou, 28 avril 1896

Mon cher sir Hibbert.—Le comité central vous signale la rumeur d'après laquelle le "Stanley" irait cette année encore s'aménager à Charlottetown et vous prie de faire en sorte qu'il soit retenu à Pictou en vue de son aménagement prochain.

Votre, etc.,

J. A. GORDON,

Secrétaire.

Puis au bas de cette lettre se trouve cette note:

Veuillez empêcher cela. De mon temps ce travail se faisait à Pictou. Il ne faut pas qu'un comité libéral en soit chargé maintenant.

C. H. T.

Tel était le principe directeur dans l'administration des affaires publiques. Et à quoi cela a-t-il abouti? J'ai ici une telle masse de documents se rapportant à cette affaire, qu'il me serait impossible de les porter tous à la connaissance de la Chambre. Il suffira peut-être d'en citer quelques-uns. Par exemple, voici une lettre en date du 6 avril 1896, presque au moment où nous allions changer de gouvernement. Elle est adressée à l'honorable John Costigan, aujourd'hui sénateur, et qui alors administrait ce département:

Mon cher Costigan.—Je vous ai signalé, l'année dernière, l'opportunité d'accorder à la maison J. P. Dodds l'entreprise pour la fourniture d'une certaine quantité de peinture. En effet, votre département lui a fait une petite commande. Rien d'étonnant qu'elle compte obtenir de vous de plus fortes commandes, car c'est ici une des maisons les plus importantes dans ce commerce. Comme je vous le disais l'année dernière, M. Taylor, aujourd'hui seul propriétaire de la maison, est un des nôtres dans le sens le plus large du mot, généreux, franc et sincère. Il ne trompera jamais votre département. Je vous dirai que toutes les semaines des amis viennent me prier de les recommander à vous. C'est la première fois, comme vous le savez, que j'enfreins la règle que je me suis posée de me refuser à de telles démarches, et si j'en agis ainsi, c'est à cause de la grande importance du cas.

Votre, etc.,

ARTHUR GAUVREAU.

En continuant de parcourir la liasse, on constate que des entreprises de fourniture, de peinture et d'huile ont été adjugées, et adjugées à la maison J. P. Dodds, suivant la demande de M. Gauvreau. Je relève un exemple frappant de l'emploi d'un intermédiaire, de l'emploi de quelqu'un qui, si je ne me trompe, était étranger au commerce en question. Ce que j'en dis est pour répondre à la question posée par l'honorable député de York (N.-B.) (M. Crocket). L'histoire en est longue, mais il s'en trouve certaines parties, du moins, dont je ferai bien d'informer la Chambre. Il s'agit de quelqu'un très bien connu probabement de l'honorable député, M. J. H. Hamilton. M. Hamilton, si je ne me trompe, vivait à Saint-Jean. Il avait été quelque temps engagé dans le commerce des nouveautés, mais il se sépara de la maison dont il avait fait partie, et subséquemment se fit l'intermédiaire entre le Gouvernement et une autre maison. Des instructions très nettes furent transmises coup sur coup par un homme très en vue du Nouveau-Brunswick, qui n'était autre que M. J. Douglas Hazen, de faire parvenir les commandes par l'entremise de M. Hamilton. Je vais arrêter quelques instants sur cette affaire Hamilton. Le premier document à soumettre est le suivant:

Ottawa, 8 mars 1892.

A l'honorable C. H. Tupper,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Dans le cas où votre département à Saint-Jean aurait à acheter des nouveautés, je vous prie de recommander que les commandes soient données en bonne proportion à MM. Welch, Hunter et Hamilton, qui sont de vos fermes et loyaux amis.

Votre, etc.,

J. DOUGLAS HAZEN.

Le document suivant est ainsi conçu:

18 mars 1892.

Monsieur J. H. Harding,

Agent du département de la Marine,

Saint-Jean (N.-B.).

Monsieur,—Je dois vous informer que M. J. D. Hazen, député, a proposé qu'une part

raisonnable des commandes du département en fait de nouveautés, soit donnée à MM. Welch, Hunter et Hamilton, de Saint-Jean (N.-B.).

Je suis, etc.,

WILLIAM SMITH.

M. CROCKET: L'honorable député prétend-il que cette maison n'était pas engagée dans ce commerce?

M. GUTHRIE: Si l'honorable député (M. Crocket) veut prendre patience, il va voir où je veux en venir. Je dis qu'il n'était pas engagé dans ce commerce au moment où il a reçu la commande.

M. CROCKET: Cette maison était dans le commerce.

M. GUTHRIE: L'honorable député verra par les lettres que je vais citer que ce que je dis est exact. La lettre suivante est de M. J. Douglas Hazen, et est adressée à l'honorable C. H. Tupper. Elle est datée du 3 janvier 1893:

Votre lettre du 31 dernier, contenant un mémoire relatif à l'achat de tissus et nouveautés à Saint-Jean, a été dûment reçue. Il y est dit que M. Harding a reçu l'ordre d'acheter des fournitures à Saint-Jean pour le chemin de fer de la rive nord du Nouveau-Brunswick lorsqu'on en aurait besoin, au lieu de les acheter à Newcastle, et qu'il pourrait en acheter de Welsh, Hunter et Hamilton avant de demander des soumissions. Serait-ce trop vous demander que de vous prier de donner ordre à votre employé à Saint-Jean, d'acheter toutes ces fournitures chez Welsh, Hunter et Hamilton, pourvu qu'ils les vendent à des prix raisonnables? Je suis convaincu qu'ils le feront. Je suggérerais qu'à l'avenir vous décidiez ce qui doit être considéré comme un prix raisonnable pour les cotons, flanelles, toile à essuie-mains et grosses toiles dont on a besoin pour les phares....

Cela devient important, étant donnée la correspondance qui doit suivre.

....et qu'il partage les achats, aux prix que vous fixerez, entre Macaulay Frères et Cie et Welsh, Hunter et Hamilton. Cet arrangement sera très satisfaisant et je suis convaincu que les intérêts du ministère n'en souffriront pas.

Votre dévoué,

J. D. HAZEN.

La lettre suivante est datée du 14 février 1893 et est adressée au ministre de la Marine et des Pêcheries:

Vous m'avez écrit le 20 courant que, conformément à ma recommandation, vous avez donné à votre agent à Saint-Jean l'ordre d'acheter les tissus et nouveautés, fournitures, etc., autant que possible, chez Welsh, Hunter et Hamilton à Saint-Jean. Depuis, il s'est produit un changement dans la raison sociale, et je vous demanderai maintenant de télégraphier directement à votre agent d'acheter chez Geo. H. McKay, donnant la commande à James H. Hamilton, qui est devenu son associé.

Votre tout dévoué,

J. D. HAZEN.

Il y a aussi la lettre suivante de William Smith à J. H. Harding, datée du 17 février 1893:

Il vous est ordonné d'acheter les fournitures de Geo. H. McKay et de donner la commande à James H. Hamilton, qui est devenu l'associé de M. McKay.

Or qu'est-il résulté de cet emploi de M. Hamilton? Je ne lirai pas toutes les lettres échangées entre 1893 et 1895; il y en a un grand nombre, mais elles sont toutes à peu près au même effet. Mais en 1895, M. P. Harty, inspecteur du ministère de la Marine et des Pêcheries a fait une inspection et il dit dans son rapport:

En faisant cette inspection, j'ai obtenu des échantillons de coton gris, de coutil, de flanelle grise et de toile à serviettes achetés pour l'approvisionnement de la saison, lesquels échantillons sont annexés aux présentes. Les prix exigés sont excessifs et la qualité des marchandises achetées n'est pas de premier ordre. Les marchandises sont fournies par M. J. H. Hamilton, de Saint-Jean. Je crois qu'il n'est pas dans le commerce, mais je présume qu'il se procure les marchandises chez les marchands de gros dans la ville.

Et le même rapport fait des commentaires très défavorables au sujet d'une autre maison, J. A. Estey et compagnie, qui avait été également placée sur la liste du patronage à la demande de M. J. Douglas Hazen pour fournir des savons au département. Et nonobstant le rapport défavorable de ses propres inspecteurs, en mai 1895, durant les années subséquentes d'autres commandes ont été envoyées aussi régulièrement qu'auparavant à M. Hamilton et à M. Estey et compagnie, à la demande de M. Hazen. J'ai ici environ cent lettres relatives à ces questions, mais il n'est pas nécessaire d'en soumettre un plus grand nombre à la Chambre. Mais voici une lettre relative à l'approvisionnement de viande au Nouveau-Brunswick. Je l'ai lue parce qu'il semble y avoir une réelle opposition de la part de certains conservateurs au sujet de la fourniture de la viande. Il y a d'abord une lettre adressée par l'honorable Charles Hibbert Tupper à Douglas Hazen, en date du 28 décembre 1892, déclarant qu'à sa demande M. McGonnigle avait été placé sur la liste du patronage. Puis il y a une longue lettre adressée à M. Costigan, en date du 14 mai 1892, que je vais lire. La lettre est adressée à l'honorable John Costigan faisant fonction de ministre de la Marine, à Ottawa et elle porte la date du 12 mai 1893:

Je désire déclarer que je m'occupe du commerce de la viande fraîche et des épiceries depuis plus de vingt ans. J'ai eu l'honneur de vous rencontrer en deux occasions, bien qu'il soit possible que vous ne puissiez vous souvenir de moi maintenant. J'ai, par conviction, appuyé le parti libéral-conservateur depuis 1878. Immédiatement après l'élection, sir Leonard Tilley a donné au ministère des Travaux publics et au département des Pêcheries, l'ordre de me donner une part proportionnelle des commandes de fournitures requises pour les navires du Gouvernement.

Plus tard, j'ai été recommandé par C. E. Everett et l'honorable Geo. E. Foster. Je n'ai reçu dans le passé que bien peu de commandes en proportion de celles que d'autres ont reçues, grâce aux intrigues locales, et nul d'entre eux ne mérite plus que moi les faveurs du parti. Je désire informer votre honneur, que le département de la Marine a demandé aux amis du parti qui s'occupent du commerce des viandes, de soumissionner pour les fournitures. MM. Dean et O'Neil, deux messieurs très égoïstes, ont réduit les prix de telle façon qu'il n'y a plus rien à y gagner et ils s'en sont tirés en fournissant un article de qualité inférieure. J'ai été laissé de côté l'an dernier, à cause d'une différence d'un demi-sou par livre, et cette année, j'ai produit une soumission pour le bœuf à 8 sous la livre, ce qui est un prix très modéré. Je n'ai pas appris si ma soumission était ou non la plus basse.

Si ces individus tiennent à descendre plus bas, ils se livreront à la rapine, comme ils l'ont fait par le passé, en détachant les meilleures parties de la viande de bœuf et en expédiant les parties de qualité inférieure. Je ne m'attendais à rien de la sorte, quand j'ai soumissionné les fournitures, bien que je fusse au courant de cette pratique.

En vous écrivant, j'ai voulu vous éclairer sur l'idée que se forment de ces fournitures ceux qui présentent des soumissions, sans m'excepter moi-même, c'est-à-dire que le ministère ici doit répartir également entre nous les fournitures de viande. Il serait préférable de donner satisfaction à tous les intéressés. Je nourris l'espoir que vous tiendrez juste compte de mes représentations.

Votre obéissant serviteur,
(Signé) TIMOTHY DONOVAN.

Voilà le résumé de la situation à Saint-Jean, relativement aux marchés de fourniture de viande. Mais il n'était guère facile de plaire à M. Donovan. Le 9 juin 1903, l'honorable M. Costigan reçoit la lettre que voici:

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 29 mai, en réponse à ma missive se rattachant au vapeur "Lansdowne" et ses approvisionnements et de viande fraîche et autres fournitures. A l'époque où je vous écrivis, on n'avait pas encore reçu les soumissions relatives à ces fournitures, mais on les a reçues depuis, et on a accepté la soumission de Thomas Dean, moyennant six cents et demi la livre pour la viande de bœuf. L'adhésion de M. Dean au parti est de date toute récente. De concert avec tous ses parents, il avait été jusque-là adhérent du parti libéral. Dans le comté de King, il a un beau-

M. GUTHRIE.

frère qui vote pour M. Foster, et voilà comment on lui a demandé de soumissionner ces fournitures. La première année, le chiffre de sa soumission était de 10 cents la livre et il déclara qu'il lui serait impossible d'accorder de rabais. J'obtins, cette année-là, la fourniture, avec M. Godsoe, moyennant 9 cents la livre. M. Dean a accordé un rabais jusqu'à six cents et demi la livre, sans qu'il soit survenu de fluctuation dans le prix de la viande de bœuf. Ce prix m'empêche, moi et les autres concurrents, de soumissionner la fourniture, car le prix de la viande de bœuf, propre à l'approvisionnement de ce navire, oscille ici entre 7 cents et 8 cents et ¼. Environ la moitié de la viande de bœuf fournie par M. Dean, pour le premier voyage du navire, a été renvoyée par le capitaine. J'ai vu cette viande, et ce serait, à mon avis, la qualité de viande qu'un entrepreneur de fournitures livrerait à l'assistance publique ou au pénitencier de Kingston.

M. HUGHES: M. Donovan est libéral.

M. GUTHRIE: Non pas de l'avis de M. Hazen; c'est à la demande de ce dernier qu'il a obtenu son emploi. Il ajoute:

Ce printemps, j'ai fourni une minime quantité de provisions au "Curlew", pendant que ce navire subissait des réfections, mais au moment du départ du vaisseau, c'est M. Dean qui obtint le marché des fournitures. J'ai vu à cet égard les représentants de la ville, MM. Hazen et McLeod. M. Hazen m'a demandé ce qu'il fallait faire à cet égard, et je lui ai dit de répartir également les fournitures entre nous, à 8 cents. M. Hazen me dit qu'il se rangeait à cet avis et qu'il écrirait une lettre en ce sens.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) TIMOTHY DONOVAN.

Cette lettre est adressée à l'honorable John Costigan, à cette époque ministre de la Marine et des Pêcheries dans le gouvernement conservateur. J'ignore les opinions politiques professées par ces individus. Je suppose qu'à cette époque, ils étaient assez fidèles partisans.

M. DANIEL: Je dois observer ici que plusieurs des individus qui, de l'avis de mon collègue, ont demandé des faveurs politiques au gouvernement conservateur, à cette époque, obtiennent aujourd'hui précisément les mêmes faveurs du parti libéral, à titre de libéraux.

M. GUTHRIE: Dans ce cas, ils obtiennent ces faveurs par des moyens plus loyaux. On demanda sans doute des explications à M. Dean et voici sa lettre:

Saint-Jean, 25 juin 1893.

Monsieur,—J'ai reçu votre lettre du 22, au sujet de la viande que j'ai fournie, le 2 juin. Par erreur, mon employé a expédié de la viande qui ne m'appartenait pas. Quand je constatai l'erreur, je m'empressai de tout rectifier. Quant à la viande abattue le 15 du mois, cette viande pesait 600 livres, de sorte que, comme vous le voyez, elle n'était pas

aussi maigre qu'on a voulu le dire. Nombre de mes amis tiennent à réaliser plus de profit sur leurs marchandises que je ne tiens à le faire moi-même, et c'est probablement de cette source que viennent les plaintes en question. Quant à la viande tranchée, le jour que je l'ai expédiée, il n'y avait pas moyen de se procurer de viandes fraîches. Quelques-uns de nos amis conservateurs qui se sont vendus pour une quote-part des fournitures du steamer, sont fort peinés.

Bien à vous,

(Signé) T. DEAN.

Vient une quatrième lettre adressée à M. Donovan, après échange de multiples missives entre M. Costigan et M. Hazen. Voici une lettre adressée à M. Hazen de Saint-Jean même, quartier ouest, en date du 2 mars 1896 et portant la signature de Timothy Donovan; j'ignore pourquoi cette lettre figure au dossier:

Cher ami,—J'ai reçu de l'agent du ministre de la Marine ici, une note portant que le ministère a décidé de payer 7 cents la livre toutes les viandes fraîches fournies aux vapeurs de l'Etat. J'ajoute que c'est là un prix de famine (starvation price); il est impossible de fournir de bonne viande à pareil prix.

Plus loin:

J'ai demandé que le ministère paie 9 cents toutes les viandes, ce qui est un prix équitable, $1.50 le baril de pommes de terre et 60 cents le boisseau pour tous les autres légumes, prix payé l'an dernier, puis de répartir également les voyages entre les amis, en accordant à chacun le marché des fournitures nécessaires au bâtiment pour chaque voyage. On donnera ainsi satisfaction à tout le monde. Si vous voulez bien suggérer au ministre qu'il importe de réaliser ce programme, vous ferez plaisir à tous les amis ici, et je vous donnerai la seule récompense que je puisse vous offrir; je mettrai à votre disposition, aux élections, toute la puissance de ma voix et ma coopération la plus active.

Bien à vous,

(Signé) TIMOTHY DONOVAN.

Et il figure au dossier encore cinquante ou cent lettres, dont il est inutile de donner lecture.

Mon seul but est de montrer jusqu'à quel point le vice du népotisme avait pénétré dans tout le système de l'administration conservatrice et comment ce mal existait sous l'œil même, la direction et le contrôle de mon honorable ami de Toronto-nord, qui n'a jamais élevé la voix pour protester. Il est bien connu, monsieur l'Orateur, qu'au changement de gouvernement survenu en 1896, il régnait au Canada un état de choses qui devait être modifié par la nouvelle administration. Je ne dis pas que le Gouvernement ne soit pas sujet à critique pour avoir négligé pendant un certain nombre d'années la question du favoritisme et les méthodes employées pour fournir des marchandises à l'administration. Suivant moi, il a maintenu trop longtemps en vigueur le vieux système des conservateurs. Mais on peut donner pour excuse et explication que le Gouvernement avait hérité de ce système et qu'il ne l'avait pas conçu, qu'il ne l'avait pas inauguré mais qu'il était en existence, appliqué par les conservateurs. Il avait sous les yeux le rapport de la commission du service civil de 1892, disant que, d'après l'avis des commissaires, les affaires étaient assez bien conduites et que les fonctionnaires remplissaient leur devoir; et deux départements en particulier, celui de la Marine et des Pêcheries et celui de la Milice, qui plus tard furent traités avec tant de rigueur, étaient spécialement désignés par les commissaires de 1892 comme étant bien dirigés.

Le Gouvernement ayant une énorme quantité de questions à régler pouvait bien négliger celle du favoritisme, pendant quelques années tout au moins.

Il avait d'abord à étudier la situation du pays—le commerce stagnant et diminuant, les marchés supprimés et les nouveaux débouchés à ouvrir, il avait à prendre des mesures pour faire face à l'excitation produite par la découverte de l'or dans l'Ouest, la guerre sud-africaine, la construction du chemin de fer transcontinental, la création de deux nouvelles provinces—telles furent les œuvres de grande importance et il n'y a pas de doute que pendant quelques années, il laissa l'ancien système conservateur exister dans les différents ministères relativement aux affaires d'intérêt public Il faut aussi dire que le Gouvernement, de sa propre initiative, sans en être prié par personne, entreprit de porter remède à ce mal et après avoir trouvé le remède, il a été le premier gouvernement, autant que j'ai pu m'en rendre compte, qui, au Canada, ait jamais employé un remède dans l'intention d'obtenir une guérison.

Au printemps de 1907, le Gouvernement eut certainement connaissance qu'il y avait des irrégularités, que dans certains départements, il se commettait des abus. Que le Gouvernement ait appris ces incidents par les découvertes faites au comité des comptes publics ou non, je ne puis le dire, mais ce qui est certain, c'est qu'en mai 1907 le Gouvernement, de sa propre initiative, a nommé une commission d'enquête, non seulement pour étudier le service civil, mais aussi pour examiner les méthodes adoptées par les divers départements Les pouvoirs donnés aux commissaires étaient des plus étendus, absolument aussi larges que ceux qui avaient été donnés à le commission de 1892, mais il y a entre les deux commissions la différence suivante.

En 1892, la commission a refusé délibérément d'entrer dans l'examen des transactions commerciales faites par les différents départements, déclarant à la première page de son rapport qu'elle avait refusé de le faire, tandis que la commission de 1907 se mit à l'œuvre pour faire un semblable

examen et je pense qu'il est bien qu'elle l'ait entrepris. L'année suivante, la commission a déclaré dans son rapport qu'il existait certains abus. Je n'ai pas besoin d'en faire l'énumération, ils sont connus de tous les honorables députés de la Chambre. Cette commission a fait certaines recommandations spéciales et un assez grand nombre d'entre elles ont été mises en pratique. Je puis résumer rapidement quelques-unes de ces recommandations. Tout d'abord la commission a donné des conseils relativement à la méthode de traiter les crédits dans les commissions de la Chambre, proposant que le système anglais fût adopté. Je crois que cette question est très probablement une de celles qui nous seront bientôt soumises. Nous devrions l'étudier car je suis persuadé qu'on pourrait adopter un meilleur système au sujet des crédits et de la dépense d'argent, non pas dans les ministères, mais dans la Chambre et dans les comités de la Chambre. Une deuxième recommandation qui a été faite, c'est que des mesures énergiques soient prises pour supprimer les abus dont la commission a constaté l'existence dans un ou deux des départements et de punir les coupables. Le Gouvernement a pris des mesures à ce sujet.

Il a proposé un amendement au Code criminel pour se conformer aux vues des commissaires, amendements analogues à ceux de la loi anglaise désignée sous le titre de "Loi pour prévenir la corruption", adoptée en 1906 par la Chambre impériale. La recommandation suivante faite par les commissaires était de soustraire le service civil aux influences politiques. Le premier pas dans cette voie au Canada a été fait par le Gouvernement actuel, il y a un an ou dix-huit mois. La commission a recommandé la nomination d'une commission du service civil. Cela fut fait et le personnel du service intérieur a été placé sous la surveillance de cette commission et, pour ma part, j'attends le jour qui ne sera pas loin, je crois, où cette loi sera applicable à la plus grande partie des employés du service extérieur. Cette commission a encore recommandé l'abolition des listes de favoritisme dans les différents départements.

M. CROCKET: Cette recommandation a-t-elle été mise à exécution?

M. GUTHRIE: Oui. Je tiens à dire qu'autant qu'il a été possible de mettre à exécution cette recommandation, elle l'a été, et il n'existe plus de liste de favoritisme, soit sous le nom de liste du favoritisme ou sous tout autre nom, dans aucun des départements de l'administration gouvernementale actuelle.

M. CROCKET: J'aimerais entendre un ministre faire cette déclaration.

M. GUTHRIE: Vous l'entendrez probablement. Toutes les recommandations d'ordre pratique qui pouvaient être appliquées, l'ont été par le Gouvernement. Nous avons aujourd'hui précisément le service civil et l'administration que la commission a suggérés.

Mais nous avons eu encore le rapport de M. le juge Cassels. Les recommandations ont été en grande partie une réitération des conseils donnés par la précédente commission, avec une exception. M. je juge Cassels a suggéré qu'en plus des autres recommandations, le Gouvernement établît une commission d'achat qui achèterait toutes les fournitures des différents départements de l'administration. Cette commission n'a pas été formée. Cette recommandation n'a pas été suivie. Elle pourra l'être dans l'avenir, mais un autre système a été inauguré et qui donne, je crois, entière satisfaction ou qui du moins l'a donnée jusqu'à ce jour. Je veux parler de la nomination de personnes responsables qui doivent remplir les fonctions de pourvoyeurs dans chacun des grands départements où se font des achats ou des dépenses. Savoir si une commission de trois, quatre ou cinq personnes chargées de faire toutes les acquisitions serait préférable à un, deux ou trois pourvoyeurs spéciaux pour le département, c'est une question au sujet de laquelle il peut y avoir deux opinions. Personnellement je préfère le système adopté par le Gouvernement et aujourd'hui, dans le ministère des Chemins de fer et des Canaux vous constaterez que toute marchandise d'une valeur de cinq cents, achetée dans ce département, celui qui dépense le plus de toute l'administration, est achetée par l'intermédiaire d'un seul homme, M. Lavoie, le pourvoyeur.

Quel est le principe suivi? Permettez-moi d'abord de dire qu'il y a un an, des instructions spéciales ont été données pour supprimer la liste du favoritisme. Je ne puis qu'accepter la parole de M. Lavoie, qui m'a paru être un homme fort intelligent et très droit et qui m'a assuré, ainsi que d'autres fonctionnaires l'ont fait sur leur honneur, qu'il n'y avait plus aujourd'hui de liste dans le département et qu'aucune faveur n'était faite à un libéral ou à un conservateur quand il s'agissait d'acquisition à faire. C'est le principe avec lequel les achats sont faits et tous ceux qui ne sont pas faits de cette manière dans ce grand ministère des Chemins de fer et des Canaux sont ce qu'on peut appeler des acquisitions en cas d'urgence, parce que vous ne pouvez pas établir un système fixant que dans le cas d'une serrure brisée ou d'un carreau cassé, vous devrez vous adresser aux commerçants pour obtenir des prix de concurrence.

M. DANIEL: Parlez des annonces dans les journaux.

M. GUTHRIE: J'y arrive également et je crois que je pourrai donner satisfaction à mon honorable ami sur ce point. Mais lorsqu'il s'agit de fournitures pour ce département, tout l'argent qui est dépensé l'est en vertu de soumissions publiques. Il existe une recommandation dont je vais donner connaissance à la Chambre et qui a été mise absolument à exécution. C'est une recommandation de M. Butler, qui tout récemment encore était un fonctionnaire remarquable de l'administration actuelle. Le 27 novembre 1908, dans une lettre adressée à M. Pottinger, le directeur général de l'Intercolonial, il disait ceci:

Ottawa (Ont.), 27 novembre 1908.

Monsieur,—La question de l'acquisition des fournitures pour les travaux qui sont sous votre direction a reçu une attention sérieuse de la part de l'honorable ministre et il a décidé que la liste dite de favoritisme qui, en ce qui concerne ce département a compris une liste nombreuse de maisons de premier ordre recommandée au Gouvernement, devait être revisée de façon que les fonctionnaires en service puissent avoir en leur possession une liste complète des notables manufacturiers, marchands en gros et représentants de maisons étrangères dont on pourrait obtenir les prix pour toutes les fournitures nécessaires au service public.

Vous aurez l'obligeance de dresser une liste de maisons d'après la liste que vous avez actuellement, ainsi que celle d'autres maisons de bonne réputation, sans tenir compte de la politique et auxquelles on demandera de faire des offres pour tous les matériaux dont on pourrait avoir besoin pour chaque catégorie de fournitures que vous avez eu l'habitude d'acheter, afin de répondre aux besoins des différents départements.

Tous les grands marchés seront passés comme précédemment, au moyen de soumissions publiques et d'annonces, soit par l'intermédiaire de certains journaux, par affiches ou par lettres circulaires, selon que cela paraîtra plus à propos en tenant compte du coût de l'ouvrage et des dépenses d'annonces.

Voici une partie que je demande à la Chambre de prendre en note:

Lorsqu'il s'agit de grandes quantités de fournitures, comme celles qui sont en magasin dans les entrepôts des chemins de fer de l'Intercolonial ou de l'île du Prince-Edouard, je suis porté à croire qu'il est désirable que les soumissions soient annoncées publiquement dans les journaux lus par les personnes intéressées ou dans la "Gazette Officielle", de façon à avoir le plus de concurrence possible.

Si vous avez une liste de favoritisme limité quelque part dans votre service, elle doit être supprimée et les fournitures d'une qualité convenable doivent être obtenues au meilleur prix possible, indépendamment de toute considération politique.

Je suis votre dévoué,

(Signé) M. J. BUTLER,
Sous-ministre et ingénieur en chef.

M. CROCKET: Quelle est la date de cette lettre?

M. GUTHRIE: Le 27 novembre 1908. C'est le système en vigueur depuis que ces instructions ont été données par le sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux. J'ai ici quelques exemples, indiquant la manière de procéder. Les articles en fer sont naturellement au nombre des achats les plus importants du département. Or comment s'y prend-on? En premier lieu, l'ordre ou la commande n'est pas préparée à Ottawa, mais à Moncton, et contient une liste des objets dont on a besoin...

M. CROSBY: L'honorable député a fait plusieurs assertions, mais je lui demanderais de citer un cas où le pays a souffert du système de favoritisme sous le gouvernement conservateur. Il a expliqué que le système existait, mais je voudrais qu'il citât un cas dans lequel le gouvernement a fait perdre quelque chose au pays, en payant des prix trop élévés.

M. GUTHRIE: L'honorable député veut-il parler des temps récents?

M. CROSBY: Je ne parle pas des dernières années; je sais personnellement ce qui s'y est fait.

M. GUTHRIE: Dans ce cas, je renvoie mon honorable ami aux débats de la session de 1891 et aux délibérations du comité des comptes publics.

M. CROSBY: Si mon honorable ami a les documents sous la main, je lui demanderai de citer un seul cas.

M. GUTHRIE: Je pourrais citer, par exemple, le cas de l'édifice Langevin et celui du pont Curran.

M. CROSBY: Dans ces deux affaires, il s'agit de travaux donnés à l'entreprise et non de favoritisme.

M. GUTHRIE: Il ne me reste que quelques minutes à parler avant six heures et je ne puis pas expliquer en détail les différents cas de cette nature qui se sont présentés sous le régime conservateur. J'ai cité deux ou trois cas à mon honorable ami, et je lui ai indiqué les documents où il pourra se renseigner plus à fond s'il le désire.

Quand il s'agit d'acheter des articles en fer, la liste est préparée et revisée à Moncton et revisée de nouveau ici, par le sous-ministre. Elle est alors remise à l'acheteur officiel du département qui connaît les articles dont on a généralement besoin, et les prix de ces articles. Les demandes de soumissions ne sont pas publiées dans les journaux. Les différents fonctionnaires du département sont d'avis qu'il est préférable de demander des soumissions aux maisons recommandables dont le nom se trouve dans les almanachs des adresses et de leur envoyer des devis.

La liste de ces maisons comprend presque tous les commerçants depuis l'ouest d'Ontario jusqu'à la mer. Je crois que les commerçants à l'ouest d'Ontario sont laissés de côté, parce que les prix de transport ne leur permettraient pas de soutenir la concurrence. Ces achats d'articles en fer sont considérables et il y a beaucoup de gens au Canada engagés dans la fabrication ou la vente en gros et en détail de ces articles. L'an dernier la liste des objets requis a été adressée à environ 360 maisons bien connues. J'ai ici une liste de noms que je n'ai pas le temps de lire mais elle peut être examinée par tous ceux qui le désirent. J'y remarque environ 60 maisons de Montréal, 9 ou 10 d'Halifax, 20 ou 25 de Saint-Jean.

M. DANIEL: Ayez l'obligeance de donner les noms des maisons de Saint-Jean.

M. GUTHRIE: La liste de Saint-Jean comprend: J. et D. R. Burpee, T. McAvity et fils, James Robertson Co., Robertson, Foster et Smith, Estey & Co., James Pender & Co., Josiah Fowler Co., Barry Supply Co., Maritime Art Glass Co., Campbell frères, Portland Rolling Mills Co., Linton & Sinclair Co., Imperial Oil Co., Canadian Oil Co., Limited, Gandy et Allison, Maritime Nail Co., Canadian Fairbanks Co., McClary Manufacturing Co., D. Campbell & Co.

Il y a deux ou trois autres noms sur cette liste, mais comme ils ne sont pas donnés comme appartenant à une ville en particulier, je ne puis les citer.

M. DANIEL: Je ferai observer à mon honorable ami que la plus importante maison de quincaillerie de Saint-Jean n'est pas sur cette liste.

M. GUTHRIE: Elle se trouve peut-être dans une autre partie de la liste.

M. DANIEL: Je veux parler de la maison W. H. Thorne et Cie.

M. GUTHRIE: Je crois avoir rescontré ce nom, soit parmi la liste des quincailliers, soit ailleurs. Dans tous les cas, une liste d'environ 360 maisons connues entre l'ouest d'Ontario et Halifax doit comprendre à peu près tout, et chacune de ces maisons reçoit une nomenclature des articles et une formule de soumission, avec un avis les informant qu'elles peuvent soumissionner pour la totalité ou une partie seulement.

L'hon. M. FOSTER: Le document que l'honorable député a entre les mains est-il un état qui a été déposé sur le bureau de la Chambre?

M. GUTHRIE: Non. Ce document est le résultat d'une enquête personnelle que j'ai faite auprès de l'acheteur officiel du département pour avoir les noms des maisons invitées à soumissionner dans le cours de l'année dernière.

L'hon. M. FOSTER: Mon honorable ami n'aura pas d'objection à déposer ce document sur le bureau de la Chambre?

M. GUTHRIE: Pas du tout.

M. CROCKET: Dois-je comprendre que cette liste a été remise à l'acheteur officiel du département ou à M. Pottinger, d'Ottawa?

M. GUTHRIE: D'après ce que j'ai compris, l'acheteur du département, à Ottawa, à l'aide des almanachs des adresses, dresse une liste de toutes les principales maisons, dans ce genre de commerce, sans aucune considération politique et sans instructions de qui que ce soit.

M. CROCKET: Je crois avoir entendu l'honorable député dire que l'ancienne liste en vigueur à Ottawa avait été transmise à M. Pottinger, avec instruction d'y ajouter d'autres noms.

M. GUTHRIE: Non. Je crois que mon honorable ami veut parler d'une lettre de M. Butler à M. Pottinger dans laquelle il est dit que si M. Pottinger possède une telle liste, il devra y ajouter les noms de toutes les maisons recommandables. Je maintiens que ce système offre tous les avantages que peut avoir le système des soumissions. On prétend peut-être, que les demandes de soumissions devraient être publiées dans les journaux et dans sa lettre à M. Pottinger, M. Butler suggère l'idée de les faire publier dans la "Gazette Officielle", mais le public n'est pas habitué à chercher ces avis dans cette publication et je crois que cette précaution serait inutile. Cependant, s'il était généralement connu dans le pays, que ces avis sont publiés dans la "Gazette Officielle", je suppose que les marchands et les entrepreneurs, ne manqueraient pas d'en prendre connaissance. Je passe maintenant à l'article suivant—le bois.

M. CROCKET: L'honorable député sait-il si des soumissions ont été demandées, depuis que ce nouveau système est en vigueur?

M. GUTHRIE: Je crois qu'après l'abolition de l'ancien système, la nomenclature des articles dont on avait besoin ont été adressée à toutes les maisons sur la liste. M. Lavoie m'informe, et je crois ce qu'il me dit, que dans tous les cas on a accepté la plus basse soumission, sans tenir aucun compte des opinions politiques des soumissionnaires.

M. DANIEL: Je ne crois pas qu'il y ait un seul conservateur parmi tous les noms

de Saint-Jean que l'honorable député nous a cités.

M. GUTHRIE: Un de mes amis du Nouveau-Brunswick m'assure que c'est une liste raisonnablement complète des principaux quincaillers et marchands d'huile de Saint-Jean, ainsi que de Montréal et de Toronto. Je connais mieux Toronto que Saint-Jean, et sur la liste de Toronto, je vois les noms de Rice, Lewis et compagnie, de Samuel Benjamin et compagine, de Howland et fils, etc., dont plusieurs sont des conservateurs.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable député a-t-il des objections à donner lecture de la liste d'Halifax?

M. GUTHRIE: La liste d'Halifax comprend: A. N. Bell et Cie, Austin frères, W. Robertson et fils, Cragg frères et Cie, la compagnie Kelly, limitée, J. E. Albro, W. B. Arthur. Ce sont les seuls noms groupés sous le titre "Halifax", mais il y en a peut-être d'autres, ci et là. Je déposerai la liste complète sur le bureau de la Chambre et mon honorable ami pourra l'examiner.

M. CROSBY: Est-ce la nouvelle liste que l'honorable député cite en ce moment?

M. GUTHRIE: D'après ce que je comprends c'est la liste la plus récente, d'après laquelle des soumissions ont été demandées.

M. CROSBY: Pouvez-vous donner la liste en usage avant celle-là?

M. GUTHRIE: Je ne l'ai pas.

M. CROSBY: Je désirerais beaucoup la connaître

M. GUTHRIE: Puisque je ne l'ai pas, je ne puis pas la donner ; j'avais assez de documents à apporter ici, sans m'encombrer de tous ceux que mon honorable ami pourrait s'aviser de demander. Dans tous les cas, mon honorable ami ne devrait pas laisser entendre que les choses n'ont pas été faites honnêtement; s'il a quelque chose à dire, qu'il le dise franchement.

M. CROSBY: Je désirerais savoir de. . .

M. GUTHRIE: Je suis obligé d'en appeler à monsieur l'Orateur; je désire terminer mes remarques et je suis constamment interrompu.

M. CROSBY: Si mon honorable ami est incapable de répondre, il peut continuer.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre.

M. GUTHRIE: Je passe maintenant à un autre article, celui du bois, qui est aussi très important dans l'administration du département des Chemins de fer et des Canaux. Voici comment se font les demandes de soumissions: des affiches d'une demi-feuille demandant des soumissions et donnant le devis, sont affichées à des endroits apparents dans toutes les gares de l'Intercolonial, entre Montréal et Halifax et dans toutes les gares de l'Ile du Prince-Edouard. Dans la province de Québec ces affiches, sont sur des feuilles complètes, et sont imprimées en français et en anglais.

M. CROCKET: Procède-t-on ainsi, pour la quincaillerie?

M. GUTHRIE: Je ne le crois pas.

On adresse par le courrier à plus de 200 marchands de bois importants de l'Est du Canada ces devis avec l'annonce nécessaire. La liste des marchands de bois a qui l'on a demandé de soumissionner lors des derniers achats contenait plus de 200 noms. Je ne connais pas parfaitement les noms ni la politique des compagnies que l'on a prié de soumissionner, mais je déposerai la liste de ces dernières sur le bureau de la Chambre. Je crois que ce document a été préparé directement d'après les instructions de M. Lavoie, sans l'intervention de personne, sans qu'il existât une liste de favorisés; et sans la moindre allusion aux opinions politiques des personnes à qui l'on demandait de soumissionner. Lorsqu'on les reçoit, ces soumissions sont scellées conformément au décret du conseil adopté au mois de décembre 1908. On les ouvre en présence du ministre et de l'un des principaux fonctionnaires, ou, si le ministre est absent, en présence de deux fonctionnaires principaux du ministère conformément à l'arrêté en conseil. Dans chaque cas, on a accepté la plus basse soumission, sans tenir compte des opinions politiques du soumissionnaire. Mais il faut dire ceci, c'est que la qualité et la quantité doivent être conformes à l'échelle acceptée dans chaque cas. Lors de sa réception, ce bois est inspecté avant d'être mis en magasin. Le rapport de l'inspecteur est adressé à M. Lavoie, l'agent acheteur qui le vérifie en le comparant à sa liste. Le résultat, c'est que l'agent acheteur à Ottawa peut dire exactement ce qu'il y a en magasin de bois de quincaillerie, de traverses ou de tous autres matériaux nécessaires au département des Chemins de fer ici-même, jusqu'à deux ou trois jours avant qu'on lui demande ce renseignement. Quand il s'agit de bois marchand, l'inspecteur est M. Wm Powell, frère de M. H. M. Powell qui a déjà fait partie de cette Chambre en qualité de conservateur. Ce fonctionnaire a parcouru cette liste, mais j'ignore s'il a ou non soulevé des objections à ces item. Voilà comment on a acheté, l'année dernière, tout le bois, sans exception, utilisé par le département.

Quant à l'achat des traverses, l'agent acheteur est seul maître de la situation. Il

reçoit les soumissions comme dans les autres cas; il parcourt avec soin sa liste; il fait les annonces et les calculs nécessaires, puis l'avis demandant des soumissions pour la fourniture de traverses est affichée dans toutes les gares de l'Intercolonial, tout comme s'il s'agissait de l'achat de bois marchand. Je ne crois pas que des annonces soient publiées dans les journaux. On s'adresse à un certain nombre de marchands de bois et d'entrepreneurs auxquels on fait parvenir les plans et devis. A leur réception, les traverses sont toutes inspectées pour s'assurer de leur qualité et de leur quantité avant de les accepter. Toujours on se prononce en faveur de la soumission la moins élevée, et pour faire voir comment fonctionne ce système, je pourrai peut-être dire que, d'un grand nombre de soumissions reçues et acceptées l'année dernière, 41,000 de ces articles furent achetés par soumission de M. F. Sumner, de Moncton, candidat conservateur aux dernières élections générales, qui se trouvait le plus bas soumissionnaire. Je cite ce fait à seule fin de démontrer que le système actuellement suivi, c'est d'inviter tous les intéressés à soumissionner, s'ils le désirent.

On en agit quelque peu différemment dans le cas de l'achat d'outillage. Cela est nécessaire vu que la qualité des articles requis peut différer. Certains matériels ne peuvent être achetés que de compagnies particulières; certaines parties de cet outillage sont protégées par un brevet d'invention et ne peuvent être fournies que par certaines sociétés; mais on achète tout le matériel ordinaire en s'adressant directement aux fabricants. Pas besoin d'intermédiaire. On consulte les agents des manufacturiers, sans doute, tout comme cela se pratique dans les différents genres de commerce, mais l'invite aux soumissions est adressée directement à la compagnie. Les devis accompagnent cette invite. Je tiens à la main une liste de fabricants de machines auxquels on a demandé de soumissionner pour la fourniture de certains articles achetés l'an dernier. Cette liste comprend de 78 à 100 noms; elle n'est pas limitée aux seuls fabricants du Canada, mais elle contient de plus l'adresse de tous les manufacturiers du continent américain.

On traite un peu différemment les soumissionnaires dans le cas de la fourniture de fer et d'acier en gueuse, car les devis sont préparés d'après les demandes reçues à Moncton, et l'on s'adresse à tous les hauts fourneaux importants qui produisent ces minerais-là. On trouve neuf noms dans cette liste. J'ignore quelles sont les attaches politiques des personnes mentionnées. On s'est donc adressé à ces neuf compagnies et c'est la plus basse soumission qui fut acceptée. Il en est de même des soumissions pour la fourniture des vernis, des brosses et des pinceaux pour la peinture, et des articles en caoutchouc, et je déposerai les documents voulus sur le bureau de la Chambre.

Mon honorable ami du Nouveau-Brunswick a demandé si des gens du métier à Moncton fournissaient le fer au Gouvernement. Je crois qu'il a voulu parler des ventes opérées par la compagnie canadienne de gutta percha.

M. CROCKET: J'ai voulu parler du Dr Murray.

M. GUTHRIE: Parfait. L'an dernier, le montant de ces achats représentait environ $12,000. Si l'honorable député voulait consulter le rapport de l'auditeur général, il constaterait dans les item compris dans la liste d'achats que les ventes opérées par le Dr Murray consistait d'objets en caoutchouc et en gutta percha, que la plus grande partie de ces articles consistait en boyaux. Il arrive que le Dr Murray soit l'agent de la compagnie canadienne de gutta percha pour la province du Nouveau-Brunswick. La soumission fut reçue directement du Dr Murray. Se trouvant le plus bas soumissionnaire, il obtint la commande. Il déclara alors qu'il est l'agent pour cette compagnie du Nouveau-Brunswick, et je crois ne pas me tromper en disant que cette compagnie se compose de conservateurs ardents. Voilà l'explication qu'on m'a fournie quant à ces achats, et je puis dire à mon honorable ami, bien qu'il soit avocat, que s'il désire soumissionner pour la fourniture de fer ou d'huile, et s'il se trouve le plus bas soumissionnaire, il obtiendra certainement la commande, tout comme M. Murray.

M. CROCKET: Vous pouvez me mettre hors concours.

M. GUTHRIE: J'estime encore que la liste de ceux à qui on a demandé des soumissions pour la fourniture de ciment comprenait tous les plus grands producteurs de cet article au Canada. Il en a été ainsi dans le cas des clôtures, dans l'achat d'articles en ferblanc, de roues pour wagons à voyageurs, d'essieux, de briques réfractaires, de chêne, de pin dur, et de fils électriques. La fourniture du charbon, je crois, constitue à peu près la seule commande importante que peut adjuger le département des Chemins de fer et des Canaux. On procède différemment dans le cas de cet article. Je ne sais pas si cette façon de procéder est bien accueillie, mais elle est juste. L'exploitation de nos houillères constitue l'une des industries naturelles des Provinces maritimes, et c'est le désir du Gouvernement de fournir à toutes les compagnies intéressées une juste part des commandes. Au lieu d'inviter la concurrence, le Gouvernement fixe d'une façon

arbitraire le prix de la houille à tant la tonne, et il divise ses commandes entre les différentes compagnies, et si quelques-unes de ces dernières ne veulent pas conclure une convention au prix fixé, elles ne reçoivent pas de commande. Règle générale, cependant, ces dernières sont distribuées entre toutes les houillères des Provinces maritimes.

Mais si on laisse de côté la houille et si l'on examine tous les autres achats considérables opérés par ce département, on constate que toutes les commandes sont contrôlées par un seul homme. S'il se commet des erreurs ou des abus, on peut indiquer du doigt l'auteur de cet état de choses, M. Lavoie, le préposé aux achats.

M. CROCKET: Je croyais avoir compris que l'honorable député avait dit que le Gouvernement fixait le prix. Veut-il parler du Gouvernement lui-même ou de la commission de l'Intercolonial?

M. GUTHRIE: J'imagine que c'est le département qui fixe ce prix.

M. CROCKET: Quel est ce dernier?

M. GUTHRIE: Je ne connais pas les prix dans ces provinces, mais à l'exception du charbon, tout est acheté d'après un système de concurrence publique et juste. Il n'existe de liste de favoritisme, ni de système de dépouilles. Le virus condamné par mon honorable ami de Toronto-nord n'a pas encore pénétré dans ce département. Je demanderais à nos adversaires de nous indiquer un système plus parfait. Nous accepterions avec enthousiasme cette réforme et nous-mêmes, et mon honorable ami qui est à la tête du ministère des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham).

M. CROCKET: Ce système s'applique-t-il à quelque autre département?

M. GUTHRIE: Oui. On prétend qu'un bureau spécial pour les achats remplacerait avantageusement les préposés à ceux-là. En Angleterre il existe une commission d'achat. Ce système est excellent, mais son application est fort dispendieuse dans aucune partie du monde. On peut arguer à bon droit qu'une personne, ayant l'entraînement voulu dans une division du service, connaissant les besoins de cette dernière, se perfectionnant d'année en année dans l'étude des sommes requises et des prix payés, on peut prétendre, dis-je, qu'une telle personne peut prendre davantage les intérêts du département, en juger mieux les besoins, savoir plus pertinemment les prix qu'il faut payer, que ne le pourraient trois ou quatre gentlemen composant une commission. C'est là, je crois, l'idée que se forme le Gouvernement, puisque chaque département aura son propre agent acheteur. D'après le système britannique, il s'opère un gaspillage considérable. Chaque année, on met aux enchères des marchandises achetées pour l'Etat, mais en trop grande quantité, si l'on considère le besoin de ces articles.

Je ne parle pas maintenant de guerre ni d'approvisionnements maritimes, mais de fournitures générales. Le gouvernement britannique, chaque année, a un surplus considérable d'approvisionnements dans ses magasins qu'il ne peut garder longtemps, et qu'il doit vendre à l'encan, et des articles qui coûtent actuellement $2 ou $3 la livre ont été vendus trois pences la livre. Voilà ce que m'a déclaré un fonctionnaire anglais. On pourrait peut-être trouver un système préférable à celui que nous suivons. Dans ce cas, adoptons cette réforme.

Qu'on me permette maintenant d'examiner ce qui se passe au ministère de la Marine et des Pêcheries qu'on a attaqué si vivement. Dans ce département il n'existe pas de liste de favoritisme. Cette liste fut abolie vers le mois d'octobre 1908, tel que mentionné par M. le juge Cassels dans son rapport. Il y a plus, les instructions du ministre sont qu'on ne permette plus une liste semblable; que toutes les marchandises seront achetées à la concurrence publique. Le ministère publie des annonces dans les journaux, excepté lorsqu'il s'agit d'approvisionnements peu considérables qu'on ne peut acheter sur soumission. Ces marchandises qu'on appelle urgentes, sont achetées par l'agent sur le marché public à un prix qu'il considère raisonnable; et s'il est honnête homme, il obtiendra au meilleur marché possible les articles en question. Il nous faut avoir confiance en quelqu'un. Tous les approvisionnements de phares, tous les signaux de brume et tout l'approvisionnement des navires de l'Etat sont maintenant achetés après invite de soumissions publiée dans les journaux, et après que les entreprises ont été adjugées au plus bas soumissionnaire.

M. LALOR: Dans le cas que j'ai mentionné, a-t-on annoncé de la même façon?

M. GUTHRIE: Je me propose de dire un mot de cela, si j'en ai le temps. S'il existe quelque chose de répréhensible dans le système actuel, qui en est responsable? M. Doutre, le pourvoyeur, dit que c'est lui à qui incombe cette responsabilité, et je crois certainement qu'il en est comme il le dit. On trouvera difficilement un fonctionnaire plus intelligent et mieux doué que M. Doutre.

Depuis longtemps au service du ministère, il est très au fait du prix des marchandises dont il a à s'occuper, et on ne saurait le tromper, bien que, il puisse devenir *particeps criminis*; mais ce n'est que par suite de quelque action malhon-

nête que le ministère tel qu'à présent administré peut subir des pertes.

Le ministère de la Justice est chargé de l'approvisionnement des différents pénitenciers du Canada. Si ce ministère a jamais eu une liste de favoris, il l'a supprimée; il a son acheteur. Le régime en est encore à sa première année d'essai: on ne sait ce qu'il en résultera, mais le ministère s'est soustrait aux influences politiques et fait ses achats en toute liberté. On en peut dire autant du ministère de l'Intérieur dont les achats sont peu considérable, exception faite toutefois à l'égard du département des affaires indiennes, qui en fait d'importants. Chaque fois que ce département a des achats à faire, il demande des soumissions par voie d'annonces publiées dans les journaux; il n'y a d'exception que lorsqu'il s'agit de réserves très éloignées. On achète surtout des instruments agricoles, des comestibles, des vêtements et des animaux. Quand il s'agit de quelqu'une des réserves très éloignées, il n'y a que deux compagnies qui soient en mesure de soumissionner: la maison Revillon Frères et la compagnie de la baie d'Hudson, et c'est à l'une ou à l'autre que l'entreprise est adjugée. Mais quand il s'agit de réserves plus rapprochées, on publie des annonces, et la commande est donnée au plus bas soumissionnaire. Il n'existe pas de liste de favoris ministériels. Si la gauche a mieux que cela à proposer, qu'elle le fasse.

Quand l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) eût dénoncé le système avec tant d'énergie, qu'il eût signalé les mauvais résultats qui pourraient en découler, j'ai constaté, non sans une vive contrariété, qu'il n'avait à indiquer nulle amélioration, nul moyen de se tirer d'embarras. Le premier ministre lui a bien demandé ce qu'il ferait, mais il n'en a rien dit. Je considère que l'on doit féliciter le Gouvernement des réformes accomplies au cours des deux ou trois années dernières, ainsi que de l'empressement et du courage dont il a fait montre en se conformant aux conseils des deux commissions. D'autres commissions avaient déjà été instituées à des époques diverses: celle de 1880 se composait de membres du cabinet; il en fut institué une en 1889 ou 1890 et une autre en 1892.

Toutes ces commissions ont tiré leurs conclusions et formulé des avis, et il est bien certain que si l'on avait suivi leurs conseils dans le temps, il en serait résulté un bien immense. Mais on n'en fit aucun cas, on laissa les abus se perpétuer jusqu'au moment où, en 1891, le comité des comptes publics fut saisi des révélations sensationnelles que l'on sait.

Quoi qu'il en soit, le gouvernement libéral a fait preuve de courage au risque de perdre des partisans, de s'aliéner des amis politiques. Il a, comme je disais tantôt inauguré un nouveau système, et dans

les divers services administratifs on ne retrouve plus de trace du régime des faveurs ministérielles qui prévalait encore il y a deux ans à peine. On sait que les nominations qui se font dans les services extérieurs pour des raisons politiques offrent des inconvénients. Comment y obvier, c'est ce que je ne saurais dire. Espérons que dans un avenir prochain les dispositions de la loi du service civil seront applicables aux services extérieurs. Mais lors même que cela serait, il n'en resterait pas moins, comme le faisait observer l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), quelque 15,000 ou 20,000 personnes auxquelles la loi ne s'appliquerait pas: les journaliers, les surnuméraires, tous gens que l'on peut considérer comme des favoris politiques. Mais comment remédier à cet état de choses? Je l'ignore, et mon honorable ami de Toronto-nord n'en a pas indiqué le moyen.

A l'heure actuelle, la Chambre ne doit pas dénoncer les mesures prises par le Gouvernement, elle ne doit pas déclarer, comme il est dit dans le projet de résolution, que le régime actuel "constitue une menace pour l'honnêteté et l'efficacité de l'administration"; elle ne doit pas affirmer, comme il est dit dans le projet de résolution, que le régime actuel "incite au gaspillage des richesses naturelles et à l'exagération des dépenses", ni "qu'il tend inévitablement à corrompre la morale publique et à en abaisser le niveau". Chacune des mesures prises par le Gouvernement tend au contraire à améliorer le service public, à mettre fin au gaspillage là où il se pratiquait, et à relever le niveau de la morale publique au lieu de l'abaisser. Je me plais à espérer que dans ses efforts à venir—car il ne saurait s'arrêter en si bonne voie—le Gouvernement aura l'appui qu'il est en droit d'attendre de l'honorable député de Toronto-nord et de ses collègues de la gauche. Que notre régime soit parfait, nul ne le prétend.

Il reste encore un assez grand nombre de question à aborder; celle de la publicité par la voie des journaux est de ce nombre. Qu'il me soit donc permis de dire que c'est à tort que l'on reproche au Gouvernement actuel de ne faire de publicité que dans les organes ministériels. Prenons à titre d'exemple les annonces relatives aux entreprises de l'Intercolonial. Quelle est la manière d'agir du Gouvernement? On devait ériger à Moncton une remise pour douze locomotives. Des annonces furent affichées, il va sans dire, à chaque station, mais on en publia aussi dans neuf journaux, parmi lesquels se trouvait au premier rang le "Herald" d'Halifax, qui se fit payer le plus cher. On ne saurait dire de ce journal que c'est un organe ministériel. J'ai mainte et mainte fois vu des annonces du

Gouvernement dans les colonnes d'autres journaux conservateurs. Cela ne m'empêche pas de reconnaître qu'il est très généralement de règle de confier les impressions aux journaux qui appuient le Gouvrenement. Je ne sais combien longtemps il en sera ainsi, mais cela vaut mieux qu'acheter d'amis politiques des marchandises à des prix fictifs, sous le couvert de soumissions illusoires, comme cela s'est pratiqué jusqu'en 1896.

Qu'on ne se soucie guère de favoriser des journaux qui ne laissent pas se passer un seul jour sans dénaturer les comptes publics et porter contre le Gouvernement des accusations la plupart du temps dénuées de tout fondement, c'est chose naturelle. Qu'on ne gorge pas ces journaux-là, cela s'explique. Je conçois qu'à cet égard on ait quelque raison de dresser une liste des journaux auxquels on doit s'adresser. Quand la publicité peut se faire suffisamment par l'entremise des journaux libéraux, qu'on s'adresse à eux; dans le cas contraire, on peut recourir aux feuilles conservatrices ou à la "Gazette du Canada".

Mais la motion déposée par l'honorable député de Toronto-nord tend à blâmer et le Gouvernement et le régime actuel. Je prétends qu'il n'y a pas lieu de le faire. Loin de blâmer le Gouvernement, on doit le féliciter de ce qu'il a su accomplir; au lieu de dénoncer le régime actuel, on doit féliciter le Gouvernement de la réforme réelle et permanente, je l'espère, qu'il a effectuée en améliorant l'état des divers services administratifs. Avec cet objet en vue, je reprends ma place en m'excusant d'avoir gardé la parole aussi longtemps et en proposant, appuyé par M. Tolmie:

Que tous les mots après "que", dans le dit projet de résolution, soient retranchés et remplacés par le texte suivant:

La Chambre approuve les mesures que le Gouvernement s'est empressé de prendre pour mettre fin au régime des faveurs ministérielles qui a prévalu sous les divers gouvernements qui se sont succédés depuis l'établissement de la Confédération, et constate avec satisfaction que tous les achats importants se font maintenant par voie de soumissions et d'adjudication publiques.

M. MARTIN BURRELL (Yale-Caribou): Monsieur l'Orateur, comme c'est aujourd'hui mercredi et que, d'après le règlement, la Chambre doit lever sa séance à six heures, il ne nous reste plus qu'à peu près cinq minutes pour pousser plus loin l'étude de la question qui nous occupe. Je ne sais si en remontant jusqu'à 1878 pour faire un exposé interminable des achats du Gouvernment avant 1896, l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) a voulu tuer le temps ou étouffer la discussion; toujours est-il qu'il est manifestement impossible de discuter la question à cette heure, et que le projet de résolution qui nous occupe sera, suivant l'usage, relégué à la fin de l'ordre du jour, de sorte qu'il n'en sera plus question à cette session-ci. C'est ainsi qu'on met un député dans l'impossibilté de se faire entendre.

Le régime des faveurs ministérielles fait si évidemment partie de nos usages politiques, qu'il suffit de regarder autour de soi pour s'en convaincre. Cependant, dès l'instant où la gauche aborde ce sujet et l'expose de telle façon que chacun puisse le discuter, certains membres de la droite par trop chatouilleux se croient visés personnellement et se retranchent derrière les remparts du parti. Il nous appartient de favoriser un débat de la nature de celui-ci en donnant à la discussion un ton plus relevé que jamais.

Je trouve fort singulier que mon honorable ami de Wellington-sud ait cru devoir donner lecture de documents interminables pour démontrer que le régime des dépouilles prévalait avant 1896 et que le gouvernement actuel l'a aboli après son avènement au pouvoir, cette année-là. Au dire de l'honorable député, la commission du service civil instituée en 1892 aurait formulé certains avis que les conservateurs auraient à dessein refusé de suivre. Voilà une assertion assez étrange, étant donné que si nous blâmons le Gouvernement c'est précisément parce que depuis treize ou quatorze ans il laisse le régime des faveurs politiques accomplir son œuvre corruptrice au sein des services publics. Pour réfuter l'assertion de l'honorable député (M. Guthrie), il me suffira de citer deux courts passages du rapport de la commission de 1908. Voici ce que disaient ces commissaires nommés par le Gouvernement:

Les commissaires estiment qu'en toutes les parties du Dominion, aussi bien qu'à Ottawa, le service public a dégénéré au cours des quinze années dernières.

Plus loin, page 26, ils s'expriment comme suit:

On a démontré de la façon la plus simple que cet usage a été suivi par tous sans qu'on n'y pût rien changer. Vos commissaires considèrent toutefois, que pour avoir toujours été pernicieux, cet usage n'a pu, grâce au développement considérable du pays, avoir de graves conséquences qu'en ces années dernières.

Au dire de l'honorable préopinant, tout cela n'était qu'une comédie. Eh bien, si c'est une comédie qui s'est jouée de 1878 à 1896. les paroles des commissaires sont là pour prouver que la comédie qui s'est jouée depuis 1896 est bien autrement odieuse. Si les conservateurs ont donné des coups de fouet aux gens, le gouvernement libéral leur a servi des scorpions depuis son avènement au pouvoir. Que celui qui dirige parfois le parti libéral me permette de lui rappeler certaines paroles d'un de ses amis d'Angleterre, paroles qui s'appliquent de façon fort heureuse à sa

carrière depuis 1896. John Morley a dit: "Celui qui débute en étouffant des convictions court la chance de finir par n'en avoir plus à étouffer."

Comme il est six heures, je propose le renvoi de la suite de la discussion.

(Adopté.)

La Chambre lève sa séance à six heures.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 27 janvier 1910.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES TITRES DE BIENS-FONDS.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) demande à déposer un projet de loi (n° 125) tendant à modifier la loi concernant les titres de biens-fonds.

M. SPROULE: Expliquez-vous.

L'hon. M. OLIVER: Le bill a pour objet de pourvoir aux moyens d'enregistrer les titres de biens-fonds dans la partie du pays désignée sous le nom des territoires du Nord-Ouest. Aujourd'hui l'enregistrement doit se faire dans les territoires mêmes. Il arrive que certains biens situés dans les territoires ont besoin d'être enregistrés, mais on ne croit pas qu'il soit opportun d'établir un bureau d'enregistrement dans les territoires tant qu'il n'y aura pas un plus grand nombre d'opérations de faites. Le bill propose conséquemment que l'enregistrement des titres dans ces territoires soit fait à Ottawa.

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

DEPOT D'UN BILL CONCERNANT LA CONVENTION DE COMMERCE FRANCO-CANADIENNE.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) demande à déposer un projet de loi (n° 126) ayant pour objet de corriger une faute typographique dans le texte de la loi de 1908 relative à la convention franco-canadienne.

—L'annexe "C" dans la loi relative à la convention de commerce mentionne les vins contenant plus de 23 p. 100 et pas plus de 26 p. 100 de force. La versioin française est correctement imprimée, mais la version anglaise dit: "contenant 23 p. 100 mais pas plus de 23 p. 100'. L'erreur est évidente. Le chiffre "23" dans le dernier cas devrait être remplacé par le chiffre "26". C'est là l'erreur à corriger.

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

QUESTIONS

LES VACANCES DU PARLEMENT.

M. C. A. WILSON demande:

Les mots "durant les vacances du Parlement" de l'article 119 des Règlements postaux, veulent-ils dire la période de temps qui s'écoule entre la prorogation d'une session et l'ouverture de la session suivante, et aussi toutes périodes de temps durant lesquelles les Chambres sont ajournées durant la session?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): La période de temps mentionnée dans les règlements sous les mots: "durant les vacances du Parlement" signifient seulement le temps qui s'écoule entre la prorogation de la Chambre et l'ouverture de la session suivante du Parlement.

DOMMAGES AU CANAL CHAMBLY.

M. BLONDIN demande:

Le docteur Arsène Godin, de Saint-Jean, province de Québec, a-t-il reçu du Gouvernement une indemnité pour dommages causés à sa terre sur l'île Sainte-Thérèse, comté de Saint-Jean (P.Q.) par suite de la crue des eaux dans la rivière Richelieu et le canal de Chambly? Dans l'affirmative, quel montant a été ainsi payé? Par l'entremise de qui? Quel intérêt, s'il en est, a été ajouté à ce montant, et par qui cesdites sommes ont-elles été payées?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): N° 1. Oui.

N° 2: a) Le Dr Godin recevait $2,000; b) le Dr Godin a été payé par le département de la Justice; c) aucun intérêt n'a été ajouté.

DRAGAGE DANS LA RIVIERE FRASER.

M. J. D. TAYLOR demande:

1. Quelle profondeur de chenal se propose-t-on d'obtenir par suite des opérations du dragueur "Trubling" à l'embouchure de la rivière Fraser?
2. Quelle quantité estimative de matières doit être enlevée pour obtenir cette profondeur?
3. D'après les prévisions du département, à quelle date la susdite profondeur sera-t-elle obtenue?
4. Des représentations venant de New-Westminster ou d'ailleurs ont-elles été reçues au sujet de la nécessité de pousser plus rapidement les travaux de dragage? Dans l'affirmative, le département prend-il des mesures pour faire droit à ces demandes?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): 1 pied 20 à marée basse ou 31 pieds à marée haute ordinaire.

2. 500,000 verges cubes.

3. L'ingénieur surveillant fait rapport que si ces travaux sont poursuivis sans interruption, ils pourront être terminés en 90 jours; mais en tenant compte des retards causés par la température défavorable, les réparations et la suspension virtuelle des travaux pendant la saison de pêche, on ne pourra probablement pas les achever avant 6 mois.

4. a) Oui; b) les travaux sont poussés aussi rapidement que possible.

DRAGAGE A LA RIVIERE GASPEREAUX.

M. CROCKET demande:

1. Quel montant total a été payé par le département des Travaux publics à la Maritime Dredge and Construction Company pour travaux de dragage à la rivière Gaspereaux, (N.-B.), au cours de l'année financière expirée le 31 mars dernier?

2. Quel montant total a été payé pour le même objet pendant la présente année financière jusqu'à la date actuelle?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): 1. $29,470.

2. $4,499.60 pour les travaux exécutés pendant l'exercice 1908-1909. La compagnie n'a pas fait de dragage à la rivière Gaspereaux pendant l'exercice en cours, elle prétend que l'emplacement des travaux est difficile et exposé, et elle a refusé de les continuer ce printemps au prix de l'année dernière. Elle a aussi donné comme raison additionnelle de son refus d'accepter une prolongation de son marché, et comme preuve des difficultés extraordinaires qui entourent ces travaux elle rappelle que l'un de ses remorqueurs a fait naufrage, ce qui lui a causé une perte financière considérable. Plus tard dans l'été, une des dragues du département des Travaux publics a été envoyée à Gaspereaux pour continuer le dragage.

M. CROCKET: Le ministre sera-t-il assez bon de bien vouloir déposer les papiers sur le bureau de la Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY: La réponse sera dans le hansard. Si l'honorable député veut demander le dossier par voie de motion, il l'aura.

M. CROCKET: Le ministre n'exige certainement pas que je fasse une motion pour cela.

PAIEMENT POUR TRAVAUX PUBLICS A MM. A. ET R. LOGGIE.

M. CROCKET demande:

1. Quel montant total a été payé par le département des Travaux publics à la maison A. et R. Loggie au cours de l'année financière expirée le 31 mars dernier?

2. Quel montant total a été payé pendant la présente année financière jusqu'à la date actuelle?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. $44,056.44.

2. $16,366.48.

EMPLOI DE R. J. WATSON.

M. BURRELL demande:

1. M. R. J. Watson est-il encore employé par le Gouvernement?

2. Dans l'affirmative, quel est son salaire, et à quelle date a-t-il été nommé?

3. S'il n'est pas employé par le Gouvernement, quand son service a-t-il cessé?

4. A-t-il fait quelques rapports? Dans l'affirmative, qu'est-il advenu de ces rapports?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur et surintendant général des Affaires indiennes):

1. Oui.

2. $2,500 par année. 15 février 1909.

3. Répondu sous le n° 1.

4. Oui, un nombre considérable. Ils ont été traités en la manière ordinaire. Si c'était approuvé, on agissait en conséquence.

M. ALLARD ET LES ADJUDICATIONS DE L'ETAT.

M. CROTHERS demande:

1. Le 22 janvier 1910, Albert Allard, de la maison Provost et Allard, Ottawa, avait-il directement ou indirectement, seul ou avec quelque autre personne, par lui-même ou par l'intermédiaire de quelque fidéicommissaire ou tierce personne, la possession, la jouissance, l'entreprise ou l'exécution de quelque convention ou marché, explicite ou implicite, avec le gouvernement du Canada, pour le compte de la couronne, ou avec ou pour quelque fonctionnaire du gouvernement du Canada, pour lequel quelque partie des deniers publics du Canada devait être payée?

2. Dans l'affirmative, toutes relations de la nature précitée avec le Gouvernement ou l'un quelconque de ses fonctionnaires ont-elles cessé depuis, et à quelle date ont-elles cessé?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Il n'est pas à la connaissance du Gouvernement que M. Allard ait un intérêt direct ou indirect dans une adjudication quelconque de l'Etat.

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF AUX COALITIONS INDUSTRIELLES.

L'hon. W. L. MACKENZIE KING (ministre du Travail) propose que la Chambre se forme demain en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu, relativement au projet de loi (n° 101) concernant les enquêtes portant sur les coalitions, monopoles,

trusts et concentrations (mergers) qui peuvent déterminer le relèvement des prix ou restreindre la concurrence au détriment des consommateurs de nommer des conseils d'enquête, avec mission de s'enquérir au sujet des coalitions qui sont supposées causer l'enchérissement ou restreindre la concurrence ; —à la nomination d'un légiste chargé de diriger les enquêtes tenues par lesdits conseils;—à la rémunération des membres de ces conseils, du légiste et des témoins assignés devant lesdits conseils, ainsi qu'au paiement de toutes les dépenses desdits conseils, y compris les frais de voyage des membres qui les composent, ou ceux faits en conformité des ordres desdits conseils, tenant des enquêtes en vertu de la loi, ainsi qu'aux appointements des employés et agents, et à la rémunération des commis aux écritures et de tous autres services.

—Monsieur l'Orateur, Son Excellence informée de la teneur de ce projet de résolution, le recommande à l'examen favorable de la Chambre.

(La motion est adoptée.)

INGERENCE D'EMPLOYES DES TRAVAUX PUBLICS DANS L'ELECTION.

M. G. TAYLOR: Je prie le ministre des Travaux publics de nous dire s'il est exact, comme je l'ai entendu affirmer, que nombre d'employés de son département ne sont pas à leur poste et prennent une part active à la campagne électorale qui se poursuit actuellement dans la ville d'Ottawa. Dans l'affirmative, ces employés seront-ils congédiés?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Ce prétendu fait n'a pas été signalé à mon attention.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. CROCKET: Je vous prie de dire, monsieur l'Orateur, si, en ma qualité de membre de la députation, je n'ai pas le droit de demander le dépôt, sans autre formalité, de documents auxquels un ministre fait allusion dans ses explications à la Chambre ? Le ministre des Travaux publics, il y a quelques instants, en réponse à une question, a déclaré que certaines représentations avaient été faites, ce qui expliquerait l'interruption des travaux de dragage à Gaspereaux. Je suppose qu'il fait allusion à certaines correspondances, et dès lors, je soumets que la Chambre a droit d'exiger leur dépôt sur le bureau sans avis de motion.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): J'ai déclaré dans ma réponse, comme on pourra s'en assurer, que la compagnie "Maritime Dredging", n'avait pas voulu se prévaloir d'une offre de prorogation de l'entreprise de dragage de Gaspereaux l'année dernière. On a donné comme raison la grande difficulté du travail, les conditions particulièrement pénibles dans lesquelles il doit s'exécuter, ainsi que la perte d'un des remorqueurs de la compagnie, qui de ce fait s'est trouvée grandement gênée. Je n'ai pas dit dans ma réponse qu'il avait été échangé des correspondances à ce sujet.

M. CROCKET: Faut-il comprendre que tout s'est fait oralement?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne suis pas sûr qu'il ait été échangé des correspondances. Je sais qu'il y a eu des pourparlers. J'ai de bouche prié le président de la compagnie de continuer les travaux, et je sais qu'il a refusé. Si l'honorable député veut bien proposer le dépôt des documents, je verrai sur-le-champ à ce que toute correspondance qui se trouve dans nos cartons soit déposée.

M. BLAIN: Sûrement, le ministre n'exigera pas que l'honorable député fasse une motion à cet effet? Le ministère se plaint déjà de ce qu'il est proposé un nombre trop grand de ces motions. Si le ministre déclare qu'il n'a pas été échangé de correspondance, cela va clore le débat; sinon qu'il s'engage à faire faire des recherches et à déposer sans autre formalité les lettres qui sont dans les archives du département.

M. l'ORATEUR: Si l'honorable représentant d'York (M. Crocket) y insiste, je mettrai la question à l'étude.

M. CROCKET: Je prétends avoir droit au dépôt de la correspondance sans la formalité d'une motion.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. CONMEE: Monsieur l'Orateur, je demande à donner quelques explications personnelles. Ces jours derniers, il paraissait dans le "Free Press" d'Ottawa, un article relatif à des témoignages rendus, ou à une déclaration faite devant le comitié des mines et minéraux. L'affaire fut discutée ici même le jour suivant et signalée à l'attention de la Chambre par l'honorable représentant de Nipissing (M. Gordon), ainsi que par le ministre et par moi-même. Je relève dans un numéro du "Citizen" d'Ottawa ce qui me paraît être un article des plus injustes, et je me permettrai de le signaler à l'attention de la Chambre. Tout d'abord, je rappellerai ce qui constitutait le grief à l'origine. L'article publié dans le "Free Press" et que je ne citerai pas en entier, signalait les déclarations qu'il disait avoir été faites devant le comité des mines, et se continuait en ces termes:

Qu'il incombe au gouvernement canadien de s'interposer et de prendre possession de ces gîtes de nickel dans l'intérêt du Dominion et de l'empire, telle fut la proposition soumise ce matin au comité des mines et

minéraux de la Chambre des communes, par M. Arthur Wilson, aujourd'hui de Toronto, mais officiellement engagé à conduire une enquête au sujet des gîtes de nickel au Canada pour le compte du gouvernement anglais.

Et plus loin l'article contenait l'alinéa suivant:

Il soutient que le Gouvernement devrait prendre possession des gîtes de nickel comme affaire d'urgence dans l'intérêt de l'empire, vu que la Grande-Bretagne s'assurerait ainsi un énorme avantage sur tous les autres pays en ce qui regarde la construction de navires de guerre, et retiendrait pour son propre usage cette substance dont l'emploi est très recherché dans la construction de cuirassés du type moderne.

Je dois dire, comme je l'ai expliqué dans cette circonstance antérieure, et comme on pourra le voir dans le compte rendu des débats, que M. Wilson a été très ennuyé de ce que cet article lui faisait dire des choses qu'il n'avait pas dites. J'ai déclaré dans cette circonstance que j'étais allé en compagnie de M. Wilson trouver le rédacteur du 'Free Press' en vue de faire rectifier ce passage. On me permettra de lire le texte de la rectification ainsi faite:

J'ai été tres surpris de ce qui se trouve dans votre numéro d'aujourd'hui touchant les déclarations faites ce matin par M. Wilson devant le comité des mines et minéraux. Rien de ce qu'il a dit ne comportait, comme on l'affirme, qu'il est officilelement chargé de poursuivre une enquête sur les gîtes de nickel du Canada pour le compte du gouvernement anglais; et il n'a pas davantage préconisé, comme affaire d'urgence dans l'intérêt de l'empire, la main-mise de notre Gouvernement sur les gisements de nickel. Il a simplement assisté à la séance du comité, ayant été invité par celui-ci à le renseigner sur l'état actuel de l'industrie du nickel; et il a suggéré qu'il serait dans l'intérêt du pays généralement d'exploiter plus en grand les gîtes de minerai de nickel de Sudbury, et non seulement d'obtenir que la matte fût affinée au Canada, mais que le Gouvernement encourageât la production de l'acier-nickel dans le pays.

Or, monsieur l'Orateur, en dépit de cette rectification ainsi rendue publique, le jour suivant il paraissait dans ce même journal un article de rédaction donnant à entendre que son compte rendu était exact. Le journal y insistait en dépit des déclarations contraires faites tant par moi-même que par l'honorable représentant de Nipissing (M. Gordon).

D'autre part, le "Citizen" d'Ottawa, il y a un jour ou deux, publiait un article dont mon objet en prenant la parole est plus particulièrement de me plaindre. Il a pour titre "Le monopole du nickel," et discute la déclaration prêtée à M. A. Wilson. Je ne lirai pas l'article en entier, mais simplement cette partie dont il est nécessaire de prendre connaissance pour juger de la situation:

Il se fit ensuite une discussion à la Chambre des communes touchant la portée des observations de M. Wilson; M. Gordon, député, et M. Conmee, député, prétendirent que le compte rendu en était inexact, niant en outre qu'il existât au Canada un monopole de la production du nickel ou quelque chose d'approchant.

On me permettra de faire observer que ce dont on se plaignait dans l'article et dans la lettre de rectification au journal signée de ma main, ce n'était nullement de l'existence d'un monopole, mais de l'inexactitude des déclarations attribuées à un témoin appelé à déposer devant ce comité. On ne saurait nier qu'il est du devoir du comité. —et en ma qualité de président de ce comité je reconnais l'existence de ce devoir,—de protéger ceux qui viennent rendre témoignage et le renseigner à son appel. Même plus, il est du devoir de la Chambre de protéger ses membres et ceux qui sont à même de la renseigner sur ces importantes questions. Puis, l'article du "Citizen" poursuit:

M. Conmee s'est déclaré à la fois surpris et comme chagrin de ce qu'on eût fait pareille assertion et il a donné à comprendre que M. Wilson avait répudié le compte rendu de son témoignage paru dans la presse tant libérale que conservatrice.

A l'égard de cette affirmation, M. Wilson m'avait accompagné au bureau du journal; je le présentai au rédacteur, et M. Wilson lui indiqua en quoi consistait l'inexactitude; le rédacteur répondit que ce n'était pas son reporter ordinaire qui avait été chargé de la besogne; autrement, nous dit-il, cette erreur n'aurait pas été commise. Ce qui n'empêcha pas le rédacteur de réitérer le lendemain la fausse allégation. Voici que le journal disait encore:

M. Templeman, ministre des Mines, renchérit sur ces deux autres en déclarant que le président du comité lui avait donné l'assurance de l'inexactitude des comptes rendus du témoignage de M. Wilson parus dans les journaux. En quoi ces comptes rendus du témoignage de M. Wilson étaient inexacts, il n'est pas facile de le savoir au juste; mais qu'il ait affirmé ou non que la compagnie internationale du nickel des Etats-Unis détient le monopole de l'industrie du nickel, le fait n'en existe pas moins, quoi que puissent dire de contraire le président du comité des mines et minéraux, M. Gordon et M. Conmee. Ces deux derniers, en faisant les déclarations qu'ils ont faites à la Chambre des communes, se livraient tout bonnement à l'agréable tâche de faire prendre au Gouvernement des vessies pour des lanternes et cela avec un air engageant de candeur. Les ressources nickelifères du Canada sont loin d'être monopolisées par une compagnie des Etats-Unis, ont-ils fait observer; il se trouve même une très grande superficie de gîtes nickelifères qui ne

sont pas la propriété de citoyens des Etats-Unis. Cette affimation est exacte, mais cela ne prouve rien à l'encontre de l'existence d'un monopole. Au contraire, c'est la preuve la plus forte qu'un tel monopole existe, puisque ces gisements sont inexploités.

Je tiens à signaler à l'attention de la Chambre ce déversongdage de paroles dont ce journaliste se rend coupable.

Il représente que le témoin a fait des déclarations que ce témoin a non seulement niées, mais qu'il s'est efforcé de contredire par tous les moyens raisonnables, étant convaincu que les fausses représentations lui causeraient du tort. Il dit de plus que deux honorables membres de cette Chambre sont en train de tromper la Chambre relativement à ce qui a été soumis au comité des mines. La presse est une importante source de renseignements pour le public. Nul plus que moi n'a foi en la presse; mais je proteste contre l'évidente injustice d'un écrivain qui, ignorant le premier mot de la question—car cet article est une preuve que son auteur ignore absolument les conditions qui existent relativement à ce minéral—n'ayant eu aucune connaissance personnelle de ce qui s'est passé devant le comité, cherche au moyen de ses déclarations extraordinaires à représenter sous un faux jour quelques-uns de nos collègues en cette Chambre. Les discussions de la presse devraient être conduites d'une façon quelque peu décente.

Les membres de cette Chambre ont une certaine responsabilité, et, dans l'exercice de leurs fonctions, ils ne devraient pas être les victimes d'assertions fausses et malicieuses, selon le caprice d'un particulier que le hasard a conduit à la rédaction d'un journal. Je ne crois pas que cela fasse honneur au journal lui-même. Je n'irai pas plus loin à ce sujet. Je crois que ces messieurs ont commis une offense qui mérite un châtiment quelconque. Cependant je me bornerai à appeler l'attention de la Chambre sur le tort qui a été causé. Je ne retiendrai pas plus longtemps la Chambre pour discuter au long toutes les opinions de cet écrivain ou le programme qu'il préconise pour le pays au cours de son article. Mais qu'il me soit permis de dire que ce qui a été dit, c'est qu'il y avait un monopole des gisements de nickel du Canada entre les mains d'une certaine compagnie. Cela a été nié, tant par l'honorable député de Nipissing (M. Geo. Gordon) que par moi-même. On a aussi affirmé que M. Wilson s'était faussement, frauduleusement présenté devant le comité comme le représentant du gouvernement britannique. C'est cependant le contraire qui est vrai, car lorsqu'un membre du comité a demandé à M. Wilson s'il représentait le gouvernement britannique, il a répondu "Non". Cependant, l'on persistait à affirmer cette fausseté, en dépit

de ce qui s'est passé. Certains de nos collègues croient peut-être qu'aucun effort n'a été fait pour exploiter les gisements de nickel de Sudbury. Les grands efforts qui ont été faits. . .

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député (M. Conmee) devrait se borner à discuter la question de privilège.

M. CONMEE: C'est ce que je fais. Si la Chambre désire que je lise tout cet article, bien qu'il soit long, je suis prêt. . .

M. l'ORATEUR: Ce serait un abus que de le lire maintenant.

M. CONMEE: Très bien, alors, nous lirons. . .

M. l'ORATEUR: J'ai voulu expliquer. . .

M. CONMEE: Oh! vous ne voulez pas que j'en lise davantage.

M. l'ORATEUR: Les privilèges dans toute leur plénitude, ont été accordés à l'honorable député (M. Conmee).

M. CONMEE: Cet article est relatif aux intentions du gouvernement provincial, et j'ai cru qu'il ne serait pas nécessaire de retarder la besogne de la Chambre pour en donner lecture. Mais si je ne puis continuer sans lire le tout. . .

M. l'ORATEUR: L'honorable député (M. Conmee) doit se borner à discuter la question de privilège.

M. CONMEE: C'est ce que je fais.

M. l'ORATEUR: C'est à savoir.

M. CONMEE: J'aimerais à comprendre la décision de l'Orateur. J'ai ici un article de journal sur lequel j'appelle l'attention comme affaire de privilège. N'ai-je pas le droit de lire cet article?

M. l'ORATEUR: J'ai alloué à l'honorable député toute la latitude possible sur ce point, et je crois qu'il ne devrait pas abuser du privilège. On lui a donné toutes les occasions de s'expliquer, et maintenant qu'il l'a fait, cela met fin à l'incident.

M. CONMEE: Je ne comprends pas tout à fait votre décision, monsieur l'Orateur. Je ne veux pas désobéir au fauteuil. Ai-je ou non la liberté de lire cet article en entier?

M. l'ORATEUR: J'ignore ce que contient l'article. Mais l'honorable député (M. Conmee) a soulevé une question de privilège, et il a été entendu sur cette question. Je crois qu'il devrait se contenter de donner son explication, et cela fait, je crois qu'il ne devrait pas aller plus loin.

M. CONMEE: Je conteste avoir été plus loin. Je crois agir dans la limite de mes droits en lisant toute partie de cet article que je crois utile.

M. l'ORATEUR: Il faut que ce soit sur une question de privilège et je me réserve le droit de rappeler l'honorable député au règlement. Naturellement, s'il ne veut pas accueillir le conseil amical que lui offre le président, je ne puis l'y forcer.

M. CONMEE: Je dois m'incliner devant la décision du président bien que je ne puisse voir sur quoi elle est basée.

SUITE DE LA DISCUSSION RELATIVE A LA SERIATION DES DEBLAIS DU TRANSCONTINENTAL.

La Chambre passe à la suite de la discussion de la motion de sir Wilfrid Laurier tendant à la nomination d'un comité spécial chargé de s'enquérir de certaines allégations de M. H. D. Lumsden contre une partie du personnel des ingénieurs du chemin de fer national transcontinental.

M. W. S. MIDDLEBRO (Grey-nord): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas eu l'avantage de me trouver en cette Chambre lorsque le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a présenté sa résolution à l'effet de nommer un comité pour s'enquérir des circonstances qui ont accompagné la démission de M. Hugh D. Lumsden, comme ingénieur en chef chargé de la construction du chemin de fer transcontinental. Mais, après avoir étudié avec soin la motion et le discours prononcé par le premier ministre en cette occasion, je vais profiter de la présente occasion pour faire quelques remarques d'abord, sur le but que l'on devrait se proposer en présentant une pareille motion, et en second lieu sur le but apparent de la motion actuelle.

En 1903, le Gouvernement actuel conçut l'idée de construire une deuxième voie transcontinentale, ou plutôt, une personne en dehors de ce Gouvernement conçut cette idée, et, comme nous l'avons prouvé plus tard, le Gouvernement adopta cette idée et en réclama la paternité. Quoi qu'il en soit, les archives de cette Chambre démontrent que, bien que nous fussions en faveur de l'idée de la construction d'un grand chemin de fer transcontinental national, nous nous sommes opposés, et nous nous opposons encore, à la manière dont le Gouvernement a mis cette idée à exécution. Et, parce que nous n'approuvons pas le principe adopté pour mener à bonne fin l'exécution de cette entreprise, aux membres de la gauche incombait l'obligation de voir à ce que le chemin fût construit de la façon la plus économique possible.

Sans entrer dans le détail des chiffres, qu'il me soit permis de dire brièvement qu'il n'y a aucun doute—cela n'a jamais été contesté—que cette voie ferrée a coûté une somme beaucoup plus considérable que celle que l'on avait estimée. On nous avait dit que le Gouvernement avait les renseignements les plus dignes de foi à ce sujet, et que la construction du chemin coûterait environ $51,000,000. Et aujourd'hui, comme nous le savons tous, d'après les derniers chiffres révisés du ministre des Chemins de fer et des Canaux, déposés devant la Chambre au mois de décembre dernier, il coûte plus de $114,000,000.

Or, je le demande d'abord, devrions-nous dépasser cette somme? L'accusation d'imprudence et de mauvaise administration dans la construction du chemin de fer transcontinental est très sérieuse. Elle constitue à première vue une preuve contre le Gouvernement du jour. De 1903 à 1907, bien qu'il y ait eu parfois des murmures, autant que je sache, il n'y a jamais eu de rupture complète au sujet de la construction de la ligne. Mais en 1907, M. Hodgins, qui était alors chargé de la section "B", s'est hardiment prononcé dans ce sens: "Je me suis efforcé de réduire les estimations, de réduire la classification dans la section confiée à ma charge. Mais la commission n'est pas satifaite de cela. La commission, ajoute-t-il, a insisté auprès de moi pour que je me montrasse plus libéral dans ma classification." Telle est l'accusation qu'il a portée. On s'est enquis, jusqu'à un certain point de la vérité de cette accusation. On a nommé un comité parlementaire en majorité composé de partisans du Gouvernement, et, bien qu'il soit vrai que le major Hodgins a retiré une partie de ses accusations, il est également vrai que la raison pour laquelle le comité n'a pas marché, c'est que les affaires dont on devait s'enquérir étaient des affaires qui relevaient exclusivement de la juridiction du tribunal d'arbitrage nommé en vertu de la loi de 1902. Cela traîna jusqu'en 1907. Celui qui était chargé des travaux de la ligne, est l'homme sur l'honnêteté duquel le pays doit compter pour assurer la construction honnête de la voie ferrée, parce que nul n'est investi de pouvoirs plus étendus, ou ne devrait avoir de pouvoirs plus étendus. Ses responsabilités sont certainement plus graves que celles des commissaires mêmes. La commission est composée d'hommes absolument dépourvus de connaissances en matière de construction de chemin de fer. Autant que je sache, il n'y a pas un seul des membres actuels de cette commission qui ait jamais construit un seul mille de voie ferrée, ni la moindre partie d'une voie ferrée, ou qui ait jamais dans tout le cours de son existence été chargé des travaux d'un chemin de fer ou d'une partie quelconque d'un chemin de fer. Je dis donc qu'en ce qui concerne la position de l'ingénieur en chef du chemin de fer transcontinental, je suis parfaitement d'accord avec l'honorable ministre des Chemins de fer, lorsqu'il dit que ce fonctionnaire est

le plus important que nous ayons sous nos ordres en ce qui concerne la construction de cette voie ferrée, vu que c'est lui qui peut faire passer le déblai ordinaire pour de la pierre détachée, la pierre détachée pour de la roche de fond ou la roche de fond pour du déblai ordinaire. C'est l'homme qui peut convertir $25 en $50, $50 en $150, $25 en $150. Je dis donc qu'il agit comme gardien du trésor public.

Or, que constatons-nous? Nous constatons qu'en 1907, l'ingénieur en chef, ne pouvant accepter la classification la plus libérale de ses sous-chefs, démissionne parce qu'il ne peut approuver ce qu'il considère comme une manière injuste, injustifiable et malhonnête de classifier les travaux, surtout en ce qui concerne les sections "B" et "F" du Transcontinental. Je dis que ce fait, joint au fait que cette partie du chemin a coûté $12,000,000 de plus que l'estimation primitive, constitue à première vue une preuve contre le Gouvernement actuel que le chemin de fer n'a pas été construit d'une façon économique et qu'en conséquence nous devons faire une enquête.

En pareilles circonstances, quel était le devoir du Gouvernement?

Le Gouvernement a le devoir de mettre à la disposition d'un comité parlementaire les pouvoirs voulus pour faire une enquête approfondie sur les causes de la démission de l'honorable député. Un comité parlementaire devrait être autorisé à dire à M. Lumsden: "Vous avez démissionné, parce que quelques-uns de vos ingénieurs, dites-vous, ont démérité, par suite de la classification exagérée qu'ils ont établie; c'est-à-dire que vous avez donné votre démission, parce que ces ingénieurs avaient majoré $25 en $50 et $50 en $150. Et à la suite de pareils agissements, dites-vous, ces ingénieurs ont perdu votre confiance. Nous vous demandons de dire pourquoi vous avez perdu confiance en ces individus; nous vous demandons de prouver vos allégations. Tant que nous n'aurons pas obtenu la création d'un comité qui nous permettra de constater si ces accusations sont bien fondées, nous n'aurons pas fait notre devoir envers notre pays. Si le Gouvernement ne nous donne pas ces pouvoirs, je soutiens qu'il redoute les conséquences de cette attitude, il craint que le pays ne sache ce qui se passe sous le régime de cette commission. Si le Gouvernement accorde une commission qui ne possède pas pareille autorité, il se trouvera en posture plus délicate que s'il se refusait absolument à la création d'un comité; car il pourrait logiquement adopter l'attitude qu'il a prise sur l'enquête Hodgins et dire: "Si nous avons créé cette commission, ce n'est pas parce que ces questions se trouvaient exclusivement sous la juridiction d'un autre tribunal créé en 1903". Mais lorsque le Gouvernement crée un tribunal, sans lui attribuer la juridiction et les pouvoirs voulus, alors nous sommes autorisés à conclure qu'il n'adopte cette attitude que pour tromper le public.

Qu'a dit le Gouvernement dans la motion déposée? M. Lumsden dit, en substance: Moi, Hugh Lumsden, ayant perdu confiance dans les ingénieurs des districts "B" et "F", je donne, par les présentes, ma démission." Le Gouvernement, de son côté, dit: "Nous allons faire enquête à cet égard." Voilà à quoi, en dernière analyse, se réduit l'attitude du Gouvernement. Voyons comment le premier ministre envisage la situation; j'ai pris note de ses observations. "Il ne s'agit ici que d'une question de classification. Voilà pourquoi M. Lumsden a démissionné. Vous pouvez faire enquête sur ce fait, mais vous ne sauriez rechercher si cette erreur ou cette classification irrégulière résulte de la négligence ou de la mauvaise foi." Mais, monsieur l'Orateur, voilà précisément ce qui a provoqué la démission de M. Lumsden; il n'aurait pas démissionné, comme il le déclare lui-même, s'il n'eût perdu confiance dans ses sous-ingénieurs, et s'il leur a retiré sa confiance c'est qu'ils s'étaient rendus coupables d'irrégularités dans la classification, ce qui ne saurait résulter que de la négligence, de l'incapacité ou de la mauvaise foi. Le premier ministre lui-même déclare que si cette enquête aboutit à la conclusion que la démission de M. Lumsden a été provoquée par l'une ou par l'autre de ces causes, l'incapacité, la mauvaise foi ou le manque d'intégrité chez ses sous-ingénieurs, alors il est impossible de pousser plus loin cette enquête. En pareille circonstance, l'enquête proposée par le Gouvernement n'est qu'une comédie.

Voyons ce que pense le ministre des Chemins de fer. Le député de Toronto-nord (M. Foster) a une malheureuse habitude, une déplorable tactique: c'est de lancer, à brûle-pourpoint, des interrogations qui vont aux racines mêmes de la question. Il demande au ministre des Chemins de fer de l'éclairer sur ce qui, à son avis, constitue l'objet de l'enquête d'après la proposition du Gouvernement; et le ministre demeure interdit, dans l'impuissance de se prononcer sur le fond de l'enquête. Citons les paroles du ministre:

M. FOSTER : Je prierais le ministre de ne pas donner lecture de ce texte.

Parce que l'honorable député (M. Foster) tenait à ce que le ministre exprimât dans son propre langage son avis sur le fonds de l'enquête proposée par le Gouvernement. Réduit à l'impuissance, le ministre commence à lire le texte de la résolution. Puis M. Foster ajouta:

Je prierais le ministre de ne pas donner lecture de ce texte. Ce que je tiens à obtenir de lui, c'est son interprétation même de la

résolution. Tout le monde peut lire ce texte, mais nous n'en saisissons pas tous le sens.

M. GRAHAM : Le député de Lanark (M. Hagart) avec sa précision habituelle, vient d'éclairer l'honorable député et de le mettre sur la bonne voie. Il dit que le dernier alinéa contient cette explication. Je vais en donner lecture.

M. FOSTER : Je l'ai lu et j'en saisis le sens.

M. GRAHAM: Je ne sache pas que je puisse employer de langage plus explicite.

Puis le ministre donne lecture de cette partie de la motion.

M. FOSTER : Quelles sont les accusations ?

M. GRAHAM : L'honorable député les trouvera dans la lettre de M. Lumsden, lettre dont lecture a été donnée par le premier ministre et par moi-même.

M. FOSTER : Le ministre voudrait-il bien nous donner, dans son propre langage, la substance de ces accusations?

M. GRAHAM : Je ne voudrais pas faire perdre à la Chambre un temps précieux à récapituler un texte d'une telle lucidité.

Ainsi le ministre des Chemins de fer lui-même ne saurait élucider l'objet de l'enquête. Venons-en au député de Pictou (M. Macdonald) et que dit-il? Consultons le hansard du 25 janvier:

Et le résultat, c'est que nous en venons à la question de savoir s'il y a eu, oui ou non, erreur dans la classification. . .

Or, une erreur en matière de classification équivaut à une irrégularité dans le classement des matériaux, et si ce classement est entaché d'irrégularité, il est illégitime, cela se passe de commentaire. En d'autres termes, l'erreur en question équivaut à une irrégularité dans la classification. Il ajoute:

. . .si M. Lumsden a eu raison d'affirmer que ces individus ont désobéi à ses instructions et qu'ils ont manqué de tenir compte de ce qu'il leur avait été enjoint de faire.

Le fait d'avoir manqué d'obéir aux instructions aboutit à une classification exagérée et cette exagération équivaut à l'irrégularité du classement. Jusqu'ici, l'honorable député s'est contenté de dire que le fonds de l'enquête porte sur la question de savoir s'il y a eu, oui ou non, irrégularité dans la classification. Il ajoute:

Ce sont là des sujets d'étude pour le comité.

Il déclare que le comité est en lieu d'étudier s'il y a eu ,oui ou non, irrégularité ou exagération dans le classement. Puis il ajoute:

La question de savoir si la classification a été régulière est entièrement du ressort du tribunal créé par le Parlement en 1903.

Ainsi, d'une part, il a affirmé que la question de classement est du ressort de ce comité, puis il ajoute que la question de classification est exclusivement du ressort des arbitres nommés sous l'empire de la loi de 1903 Il est impossible de concilier ces deux affirmations. Cela prouve que la résolution proposée ici ne soumet absolument rien à l'enquête. Je veux élucider ma pensée par un exemple. Disons que la Chambre crée un comité, composé du député de Pictou (M. Macdonald) et du député de Carleton, N.-B. (M. Carvell) qui se sont acquittés d'une tâche si herculéenne au cours de l'enquête Hodgins et ont si bien réussi à étouffer l'enquête.

M. MACDONALD: Je soulève la question de règlement. L'honorable député n'a nullement droit de m'accuser ou d'accuser un collègue d'avoir voulu étouffer une enquête à titre de membre d'un comité.

M. MIDDLEBRO: Ce que j'affirme, c'est que les efforts du député de Pictou, dans une large mesure, réussirent. . .

M. MACDONALD: Je voudrais connaître votre décision, monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR: L'honorable député pourrait sans doute élucider sa pensée.

M. MACDONALD: Je prétends que l'honorable député n'a pas le droit de porter pareille accusation contre un collègue.

M. l'ORATEUR: Il faut d'abord que l'honorable député explique sa pensée, avant que je rende ma décision.

M. MIDDLEBRO: Ce que j'ai affirmé, ou si je ne l'ai pas dit, ma pensée était que grâce surtout aux efforts déployés par le député de Pictou et son collègue de Carleton (N.-B.), la question qui devait être l'objet de l'enquête devant le comité créé pour l'étude de l'affaire Hodgins, a été renvoyée devant les arbitres nommés sous l'empire de la loi de 1903. et à dater de ce jour, bien que la question leur ait été soumise de nouveau en 1907, les arbitres n'ont pas donné une seule décision à cet égard.

M. MACDONALD: Je désire savoir si le député de Grey-nord persiste à dire que j'ai étouffé l'enquête, à titre de membre du comité.

M. l'ORATEUR: A mon avis, le mot "étouffer" n'est pas parlementaire.

M. MIDDLEBRO: J'ai cru que le règlement m'autorisait à expliquer ma pensée et c'est ce que je viens de faire.

M. l'ORATEUR: Cela veut dire que l'honorable député ne persiste pas à se servir du mot "étouffé"?

M. MIDDLEBRO: Non.

M. MACDONALD: A titre de député, j'ai parfaitement le droit de soulever la question de règlement. Je n'entends nullement qu'on lance contre moi une accusation dénuée de fondement. . .

Des VOIX: Allons donc!

L'hon. M. FOSTER: A la question.

M. MACDONALD: Je n'entends point qu'un collègue, sur une question dont il ne connaît pas le premier mot, m'accuse d'avoir, à titre de membre du comité, étouffé l'enquête sur les faits qui m'ont été soumis à ce titre et je veux savoir si l'honorable député a bien le droit de persister dans l'affirmation en question.

M. l'ORATEUR: L'honorable député, si je ne me trompe, a retiré ces mots.

M. MACDONALD: Qu'il les retire.

M. l'ORATEUR: Il a voulu s'expliquer.

M. MIDDLEBRO: A mon avis, le mot "étouffer" (buck) est synonyme d'empêcher, et j'ai tâché de prouver que le député de Pictou est celui qui a le plus puissamment contribué à paralyser l'enquête sur l'affaire Hodgins.

M. l'ORATEUR: A mon avis, l'expression "étouffer l'enquête" est contraire au règlement.

M. MIDDLEBORO: Si le mot "étouffer" est contraire au règlement, je le retire, mais je m'efforce d'élucider ma pensée sur ce mot.

M. MACDONALD: Pour moi, je tiens à savoir clairement si des collègues peuvent faire des déclarations de cette nature, paraître se soumettre à votre décision et ensuite persister à s'en affranchir. Avons-nous un règlement parlementaire, oui ou non? Je tiens à dire à l'honorable député qu'il parle d'une question qu'il ignore complètement.

M. l'ORATEUR: J'ai fait connaître ma décision.

M. R. L. BORDEN: L'honorable député a retiré l'expression.

M. MIDDLEBRO: J'étais en train de donner rapidement un exemple de ce qui se passerait probablement si nous avions l'honorable député de Carleton et l'honorable député de Pictou faisant partie tous les deux du comité. Je continuerai maintenant à montrer ce qui arriverait exactement. Nous avons un comité de cinq membres, dont trois sont des soutiens du Gouvernement et ses plus fermes partisans. Le président est au fauteuil. Mon honorable ami de Simcoe-sud (M. Lennox), supposons, appelle M. Lumsden et le fait venir à la barre comme témoin.

D. M. Lumsden, vous étiez jusqu'au 25 juin 1909 ingénieur en chef de la commission du chemin de fer?—R. Oui.

D. Vous avez donné votre démission le 25 juin 1909?—R. Oui.

D. Pourquoi avez-vous donné votre démission?—R. La lettre que j'ai écrite au président de la commission du Transcontinental indique le motif.

D. Quel était ce motif?—R. J'ai démissionné parce que j'avais perdu confiance aux ingénieurs des lots "B" et "F" du chemin de fer.

D. Pourquoi avez-vous perdu confiance en ces ingénieurs?—R. J'ai démissionné parce qu'ils avaient fait des classifications contrairement à mes instructions.

D. Quelles étaient ces instructions?—R. Je les ai dans ma poche.

Je me propose de montrer que par suite de cette classification abusive, en dépit des instructions, le pays a perdu environ $500,000.

L'honorable député de Pictou se lève et dit: Cette résolution n'autorise pas le comité à discuter la question de savoir s'il y a eu une classification abusive; c'est une question qui, en conformité du discours que j'ai prononcé sur la motion, tombe exclusivement sous la juridiction des arbitres nommés en vertu de la loi de 1903 et, à l'appui de cette prétention, je cite le discours de mon propre chef, le très honorable sir Wilfrid Laurier, dans lequel il déclare que si cette classification abusive a pour cause la mauvaise foi, l'incompétence ou la négligence, la commission ne peut pas régler cette question. Ici nous nous arrêtons. C'est la véritable base de l'enquête, et pourtant nous sommes empêchés d'aller au fond de l'affaire.

Que pouvons-nous demander au témoin? Nous pouvons lui dire: Donnez-nous quelque autre motif pour justifier votre démission. Est-ce parce que vos ingénieurs fumaient du mauvais tabac, ou parce qu'ils étaient mal vêtus, ou pour toute autre habitude qu'ils avaient? Ici il n'y aurait pas d'objection de la part de mes honorables amis, parce que c'est compris dans la portée de la résolution, mais quand vous interrogez les témoins pour établir vos accusations qui portent sur le vol d'un dollar au trésor public, ces députés sont dans leur droit—et je fais cette déclaration sérieusement—d'après cette résolution en ne disant par un mot ou un iota de la déposition que vous avez droit de faire ici. Alors l'affaire retourne au tribunal où mon honorable ami de Pictou a aidé à l'envoyer en 1907 ou 1908, quand il disait que ce tribunal avait juridiction exclusive sur la question. Afin d'être précis je lirai les propres déclarations de l'honorable député à cette occasion:

M. E. M. MACDONALD: Nous avons devant nous maintenant le fait que M. Lumsden et M. Woods sont allés visiter la section "F" de cette ligne. Ils y ont examiné les différentes divisions et en ce moment même ils remplissent le devoir prévu par l'article 7 de la convention et ils s'efforcent de s'accorder sur ce qu'est la véritable classification et dans le cas où ils ne pourraient pas y parvenir, le tiers arbitre serait convoqué. En d'autres termes ces messieurs remplissent actuellement le devoir qui leur a été imposé et ils vont arriver à quelque décision sur les contestations que mes amis voudraient voir discuter par ce comité.

L'absurdité de la prétention de mes honorables amis sera reconnue si nous réfléchissons qu'en ce moment même les deux ingénieurs qui sont désignés par la loi accomplissent leurs fonctions légales et qu'ils sont tenus d'arriver à quelque conclusion sur ce sujet. C'est sur cette conclusion que les comptes seront réglés. En même temps, si les prétentions de mes honorables amis étaient acceptées, nous emploierions notre temps à discuter une question purement académique. Je ne crois pas que mes honorables amis prétendent qu'il y ait rien d'irrégulier dans la conduite des commissaires relativement aux ingénieurs, de sorte qu'il s'agit simplement d'une question de divergence d'opinion entre les ingénieurs quant à ce que sera la classification.

M. E. M. MACDONALD: Très bien.

M. MIDDLEBRO: L'honorable député approuve, mais s'il suit le raisonnement de son chef il sera tenu de reconnaître qu'au moment où la question de classification viendra devant le comité, elle devra être renvoyée à ces trois arbitres. Or, si c'est ce que prétend le Gouvernement, cela veut simplement dire qu'il n'y a pas une seule chose touchant aux dépenses de ce chemin de fer qui pourrait être soumise à une enquête par ce comité ou par tout autre tribunal nommé par la Chambre. Au moment précis où vous entrez au cœur de la question qui relève de l'enquête, les partisans du Gouvernement vous disent: ces questions relèvent seulement de la juridiction du tribunal d'arbitrage et vous n'avez aucun droit de vous en mêler. Par conséquent nous ne pouvons pas conclure autrement qu'en disant que ce comité a été nommé non pour faire une enquête, mais pour blanchir.

Nous irons devant ce comité et nous présenterons nos témoignages, mais ils seront écoutés et le lendemain matin, le journal le "Globe" sortira avec de gros titres et dira qu'après une enquête approfondie, complète et la plus impartiale qui ait jamais été faite, les accusations de M. Lumsden sont absolument tombées à plat, que le Gouvernement en sort absolument net, et que l'opposition a dû retirer toutes ses accusations. C'est ce que le Gouvernement désire faire et c'est pourquoi il a inscrit cette résolution au feuilleton. Mais si je me trompe, je demande au très honorable premier ministre de me rectifier. Le premier ministre sait que la base des accusations de M. Lumsden, c'est la classification abusive, ce qui équivaut à dire que l'on a pris de l'argent au trésor public d'une manière illégale et illicite. Je demande au premier ministre s'il nous permettra de poser ces questions et de faire la preuve de ces accusations quand la question viendra devant le comité. Le très honorable premier ministre garde le silence, il ne répond pas. Je demande à l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) s'il déclarera au comité que nous avons le droit de faire une enquête sur la question de savoir s'il y a eu classification abusive et si de l'argent a été pris au trésor. Que l'honorable député, qui fera partie sans aucun doute du comité, réponde. L'honorable député (M. Macdonald) est silencieux. Je demande à l'honorable député de Carleton (M. Carvell), qui fera partie sans doute du comité, ce qu'il dira si nous offrons de prouver ces accusations? Nous permettra-t-il de le faire ou nous renverra-t-il aux arbitres qui n'ont pas encore remis leur rapport? C'est une question raisonnable à poser à mes collègues. L'honorable député garde aussi le silence.

M. LALOR: Ils sont muets.

M. MIDDLEBRO: Ils ne veulent pas répondre. Puisqu'il est évident que nous n'aurons pas la possibilité de parler de cette question devant le comité, permettez-moi de dire un mot ou deux sur le fond de la question.

En 1903, le très honorable premier ministre a proposé la construction du chemin de fer transcontinental national et il nous a dit qu'il avait des montagnes de renseignements sur lesquels il pouvait baser l'évaluation du coût de la ligne. J'ai le droit de supposer qu'il a envoyé une équipe d'ingénieurs qui se sont rendus le long du tracé de ce chemin de fer, qui ont pris les niveaux et qui ont évalué les quantités de matières à enlever, en faisant des sondages dans les différentes collines, pour se rendre compte si l'on trouvait de la roche compacte, de la roche meuble ou du terrain ordinaire. C'était leur devoir, et je présume qu'ils l'ont fait. Je déclare ici—non pas comme étant un ingénieur, mais d'après ce qui m'a été dit par des ingénieurs expérimentés—qu'un ingénieur peut donner plus exactement avant qu'une tranchée ait été faite qu'après, le volume des matières qui se trouvent dans la tranchée. C'est particulièrement le cas quand il s'agit d'un volume sphérique qui doit être en partie tranché, par exemple quand un chemin de fer décrit une courbe autour d'une colline et qu'une partie de la colline doit être enlevée, parce qu'il a dans l'œil la véritable forme géographique de la colline, tandis qu'après il ne l'a plus. Dans le cas d'une tranchée rectiligne, j'admets qu'il peut la mesurer aussi exactement après qu'avant l'exécution des travaux, mais je dis que l'expérience des ingénieurs démontre que dans un cas tel que celui dont j'ai parlé on peut mesurer d'une façon plus précise le volume réel de la tranchée avant qu'après l'exécution des travaux.

Puisqu'il en est ainsi, peut-on concevoir qu'il y ait en une différence de 100 à 150 p 100 dans l'évaluation du coût réel de cette ligne? La situation géographique du

pays est la même que quand l'évaluation a été faite, la formation géologique est la même et en réalité la seule chose qui ait amené une différence dans le prix, c'est la classification de la roche dure, de la roche meuble, du déblais ordinaire et l'abus qui a été fait. C'est par suite de la rencontre de ces quatre éléments que s'est produit l'augmentation additionnelle dans le coût du chemin de fer.

Il est très facile de changer le déblai ordinaire en roche meuble un certificat d'ingénieur peut le faire. Il est très facile de changer de la roche meuble en roche compacte, si les ingénieurs sont de connivence avec l'entrepreneur et s'ils veulent le faire; dans ce cas c'est très difficile de se rendre compte quand ils l'ont fait. Mais en parcourant le tracé et en sondant une colline pour reconnaître la nature du sol, combien il y avait de déblai ordinaire, combien de roche meuble et combien de roche compacte, leur était-il possible de commettre une erreur de 100 à 150 p. 100? Les meilleurs ingénieurs disent que ce n'est pas possible, bien plus, ils ne seraient pas étonnés qu'il y ait une différence de plus de 20 p. 100 dans les calculs d'un ingénieur établis de cette manière; mais ils disent que s'il existe une différence de 20 p. 100, il y a une présomption à première vue qu'il y a quelque chose d'irrégulier. Dans ce cas, la différence n'est pas seulement de 20 p. 100 entre le coût et l'évaluation, mais la dépense s'est élevée de $51,000,000, estimation primitive—à laquelle vous pouvez ajouter 20 p. 100 comme différence imprévue qui peut surgir et qui donnera une évaluation de dépenses de $62,000,000—je dis que la dépense évaluée à $62.000,000 (y compris une marge de 20 p. 100) s'est élevée à $114,000,000 et ainsi vous avez une augmentation de 100 p. 100 et en plus $12,000,000 à mettre de côté.

Cela a-t-il le sens commun? Cette seule circonstance n'est-elle pas par elle-même une preuve évidente de négligence, de mauvaise administration ou de malhonnêteté de la part du Gouvernement? Je crois avoir raison de dire oui.

Un mot maintenant de M. Hodgins. Comme tout le monde le sait, il était l'ingénieur chargé de la section "F", celle qui est immédiatement à l'est de Winnipeg. Autant que nous sachions, M. Hodgins a joui d'une excellente réputation jusqu'au jour où il s'est séparé de la commission du Transcontinental. Il avait été désigné à cette position par ses mérites comme ingénieur, par sa longue expérience dans la construction des chemins de fer dans d'autres pays, et jamais le moindre soupçon n'avait plané sur lui.

Pourquoi M. Hodgins a-t-il démissionné? Je maintiens qu'il a été congédié parce que sa classification des déblais n'était pas assez élevée au gré des entrepreneurs et

au gré de la commission, et voici comment je le prouve. En 1907, la commission commença à recevoir des plaintes des entrepreneurs qui prétendaient que les classifications de M. Hodgins, sur la section "F" étaient de beaucoup trop basses, en comparaison avec celles qui étaient faites dans la province de Québec. La commission dépêcha M. Gordon Grant sur les lieux, pour s'enquérir s'il était vrai que M. Hodgins ne rendait pas justice aux entrepreneurs. Je devrais peut-être dire que M. Gordon Grant était chargé de voir si M. Hodgins se montrait aussi libéral qu'il aurait dû l'être. Que dit M. Grant? Après avoir examiné les travaux, il revint à Ottawa et fit un rapport à la commission à la date du 23 juillet 1907; ce rapport porte pour titre "Classification sur la section "F", et il y est dit:

> La classification sur cette section, où la plus grande partie des travaux de déblai est dans la roche compacte est assez facile, et là où des déblais ont été enlevés qui pouvaient être classifiés—et la plus grande partie a été enlevée en hiver, pendant que les déblais étaient gelés, comme dans l'ouverture des tranchées, le dépouillement des roches, etc., j'ai constaté, après avoir interrogé les ingénieurs régionaux et après avoir consulté les états provisoires des travaux, que la classification accordée aux entrepreneurs avait été très basse et dans certains cas, évidemment trop basse. Pour cette seule raison, il y a probablement aujourd'hui 1,000 ouvriers de moins sur ces travaux qu'il y en aurait si les déblais avaient été équitablement classifiés. La classification est entièrement laissée aux ingénieurs et ils sont tous trop timorés pour accorder à l'entrepreneur ce à quoi il a droit.

M. Gordon Grant fit rapport à la commission que la classification de M. Hodgins n'était pas assez élevée et que ses ingénieurs dirigeants craignaient d'accorder aux entrepreneurs ce à quoi ils avaient droit. Qu'en est-il résulté? Deux mois après M. Hodgins était congédié. La déduction logique n'est-elle pas que M. Hodgins a été mis à pied, parce que sa classification n'était pas assez élevée au gré des entrepreneurs? Mais où est la vérité? Heureusement que les événements subséquents ont donné raison à M. Hodgins.

L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) a fait un relevé minutieux et concis des classifications abusives sur les différentes sections du Transcontinental. Autant que je sache, ses calculs sont exacts et l'honorable ministre des Chemins de fer ne les contredit pas. J'en conclus qu'ils sont exacts et corroborés par les états que le ministre des Chemins de fer et des Canaux a déposés sur le bureau de la Chambre. D'après ces états, on constate que depuis sur cette même section "F" l'évaluation des déblais accuse une majoration de $2,798,791.

Après que M. Poulin eut remplacé M. Hodgins, se plaint-on encore que la classification est trop basse? Les entrepreneurs se plaignent-ils encore à la commission? Pas du tout; on n'entend plus une seule plainte, mais nous voyons M. Lumsden, l'ingénieur en chef de la commission, refuser de rectifier cette classification et démissionner parce que la classification sur cette section est abusive.

Bien plus, M. Gordon Grant lui-même, après être devenu ingénieur en chef et après avoir inspecté les travaux, revient à Ottawa et retranche de sa propre initiative $360,000. N'avons-nous pas là la preuve que les accusations de M. Hodgins étaient fondées. N'avons-nous pas là la preuve que la commission voulait que M. Hodgins se montrât plus libéral dans sa classification? L'ingénieur de la commission fait une inspection et à son retour il fait rapport que M. Hodgins ne se montre pas assez libéral. M. Hodgins est congédié et remplacé par un ingénieur qui accorde une majoration de $2,798,000, puis M. Grant lui-même, de sa propre initiative, non pas comme arbitre, mais uniquement en sa qualité d'ingénieur de la commission retranche d'un seul coup, $360,000.

Cependant on vient nous dire que M. Hodgins n'a pas fait son devoir quand il s'est convaincu qu'on voulait lui faire approuver une classification abusive. Que pouvait faire un honnête homme, sinon démissionner?

Hier l'honorable ministre des Chemins de fer a communiqué à la Chambre un grand nombre de lettres concernant cette affaire et quelques-unes ne se rapportant guère à la question. A mon tour, j'utiliserai quelques-unes des lettres qui se trouvent dans le rapport de M. Woods, sous-ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique, rapport dans lequel il se plaint de classifications abusives, sur différentes sections. La première lettre se trouve à la première page du rapport. Elle est de M. Wood et porte la date du 7 octobre 1907, peu de temps après le renvoi de M. Hodgins. Autant que je sache, et autant que l'on peut le constater par ce rapport, le Grand-Tronc-Pacifique n'a porté aucune plainte contre M. Hodgins, quant à la classification, tant qu'il est resté en fonction. Mais, toujours d'après le rapport, on constate qu'au mois d'octobre 1907, peu après la nomination du successeur de M. Hodgins, le Grand-Tronc-Pacifique proteste énergiquement contre la classification abusive sur cette section. Voici ce que dit M. Woods:

Pour la dernière partie nous avions un état détaillé pour chaque tranchée et nous avons été grandement surpris des proportions allouées pour roche compacte et pour pierres détachées. Dans presque tous les cas où les tranchées n'étaient pas pratiquées entièrement dans un lit de roches, la quantité allouée pour roche compacte est du double ou plus du double que ce qu'elle aurait dû être. Au fait, on a tenu aucun cas des devis et on a alloué des quantités excessives, non par une erreur d'appréciation, mais d'après ce que j'ai compris, en vertu d'instructions spéciales de l'ingénieur de section adjoint.

Permettez-moi de citer quelques exemples: La tranchée entre les postes 5818 et 5826, est estimée 71 p. 100 de roche compacte et 29 p. 100 de roche meuble. Les talus sont de 1 pied ½ au pied. Très peu de roc formant saillie dans cette tranchée. Quelques gros galets, mais la très forte proportion est du déblai ordinaire.

Entre les postes 5842 et 5860, classifié 94 p. 100 de roche compacte et p. 100 de roche meuble. Talus de 1 pied ½ au pied. La roche compacte est abusivement classifiée d'au moins 100 p. 100.

M. CARVELL: Quelle différence l'honorable député fait-il entre les talus et le déblai ordinaire?

M. MIDDLEBRO: Dans le déblai ordinaire il faut naturellement enlever plus de matériaux, parce qu'il faut s'éloigner plus de la perpendiculaire.

M. CARVELL: Quelle est la proportion?

M. MIDDLEBRO: N'étant pas un ingénieur, je ne puis le dire; mais si un talus de 1 pied ½ au pied est suffisant pour le déblai ordinaire, c'est trop pour du roc vif.

M. CARVELL: Quelle est la pente acceptée pour la roche?

M. MIDDLEBRO: Je répète à mon honorable ami que je ne suis pas un ingénieur, mais j'ai assez de bon sens pour savoir que si une pente de 1 pied ½ au pied est suffisante pour le déblai ordinaire, elle est trop forte pour la roche. Quoi qu'il en soit, M. Woods déclare que dans le cas en question la classification de la roche est majorée de 100 p. 100, au moins, et cependant la pente du talus est donnée comme étant de 1 pied ½ au pied. Cela veut dire, qu'on a permis à l'entrepreneur de prolonger la plan incliné deux fois plus qu'il n'aurait dû, et au delà de la pente raisonnable, il a enlevé de la roche à raison de $1.50 par verge. Il enlève ces déblais à raison de $1.50 la verge et s'en sert pour le terrassement un peu plus loin et se fait payer une seconde fois. Bien que faisant des excavations dans la roche, il donne au talus une pente de 1 pied ½ au pied et reçoit $1.50 par verge pour ce travail. La lettre suivante dont je citerai un passage se trouve à la page 5 du rapport; elle est de M. Woods à M. Lumsden et porte la date du 20 février, 1908:

J'ignore la date à laquelle ces instructions ont été données, ou à partir de laquelle elles sont censées produire effet; mais, d'après les rapports de mes aides à Winnipeg et à Québec, il ne paraît pas avoir été fait rapport de changements dans le classement du travail exécuté

antérieurement, la proportion pour cent des déblais classés n'ayant cessé d'augmenter.

Nous sommes persuadés que, sur certaines parties de la voie, les travaux faisant l'objet d'estimations antérieures n'ont pas été classés en conformité de vos dernières instructions, mais a donné lieu à des classements abusifs, tant en ce qui regarde la classe dite " roche compacte ", que celle dite roche meuble. Le fait a été signalé à vos ingénieurs de section, mais apparemment sans résultat. Si vos instructions avaient déjà pris effet à la date où les évaluations de janvier ont été arrêtées nous devrons sûrement contester le classement qui a été fait dans certains cas.

Le 24 mars 1908, M. Woods écrit de nouveau à M. Lumsden. Il parle des sections "B" et "F" au sujet desquelles M. Lumsden a démissioné, en donnant pour raison l'insurbordination des ingénieurs:

En examinant ces estimations, je ne constate aucun changement apparent dans la classification depuis vos instructions aux ingénieurs de section, du 28 janvier 1908. Au contraire, la proportion des déblais classifiés semble augmenter constamment et est plus élevée que lorsque nous avons protesté au mois de septembre dernier.

Je sais parfaitement qu'en hiver il est naturel que la proportion des déblais classifiés soit plus élevée qu'en d'autres saisons, vu qu'il se fait peu de travaux dans la terre ordinaire, mais je m'attendais à trouver une réduction dans les déblais classifiés, antérieurement au mois de janvier dernier.

J'ai par devers moi un état détaillé indiquant la classification faite sur la section " B " et je suis surpris de voir qu'on a classifié comme roche compacte des déblais qui, si je suis bien renseigné, n'auraient pu être classifiés que comme roche meuble, si on s'était conformé à vos instructions. Je constate aussi que de grandes quantités de déblais ont été classifiés comme roche compacte et roche meuble dans les remblais. Sur les travaux à l'est du pont de Québec, une grande partie du travail a été faite à l'aide de chevaux et de voitures, avec des déblais pris sur les lieux, et cependant, sur une distance de 150 milles, on ne trouve que 24 pour 100 du travail classifiés comme déblais ordinaires. Il semblerait aussi que l'article 5 relatif à la " roche assemblée," dans vos instructions, comprend tous les déblais où on a employé des explosifs.

Dans les excavations pour fondation, où l'on rencontre des matières dures, les déblais sont classifiés, d'après cet article, comme roche compacte, ce qui donne à l'entrepreneur trois fois le prix ordinaire pour ce genre de travail. Nos ingénieurs régionnaux ne sont pas satisfaits de la classification qui a été faite. Sur la section " F ", les objections visent la première division et la seconde.

Présentement, il n'est pas possible d'aller inspecter les travaux pour reprendre cette classification.

Mais d'après les rapports des fonctionnaires sous mes ordres, je dois certainement m'opposer à ce que l'on considère comme finale la classification faite, et je vous demande, dès que la saison le permettra, de m'accompagner dans l'inspection que je ferai d'une partie au moins des travaux, afin que vous puissiez me donner votre avis sur cette question très importante de classification.

H. A. WOODS,
Sous-ingénieur en chef.

M. MIDDLEBRO.

Le 12 avril 1908, M. Woods écrivait de nouveau à M. Lumsden:

On n'a que très peu d'objections à soulever contre ces évaluations, autant que je le sache, sauf à cette partie qui regarde la classification des matières, laquelle augmente constamment, et à cette très grande quantité de rebuts qu'on relève dans les déblais de roche compacte qui augmente sans cesse et qui finit par représenter un montant très considérable.

La lettre suivante que je vais lire porte la date du 9 juin 1908. Elle est plutôt importante; elle est de M. Woods à M. Lumsden:

Cher monsieur,—J'ai devant moi l'évaluation des travaux de roctage dans la section " F ", pour le mois se terminant le 30 avril 1908. Vous vous rappellerez que ces états sont considérés représenter le travail accompli dans chaque division d'un mois à l'autre.

Il est un peu surprenant de constater que les travaux de roctage dans cette section jusqu'au 30 avril, représentent plus de 500,000 verges cubes. D'après l'état fourni démontrant comment on a employé une certaine quantité de ces matières alors qu'il fallait du roc mêlé à de la terre, et en déduisant tout cela, je trouve encore environ 451,000 verges cubes de déblais.

Je n'ai rien qui me démontre comment on peut estimer cet ouvrage-là. Les clauses 37 et 38 sembleraient indiquer qu'une grande quantité de matières extraites auraient peut-être été comptées comme roche meuble plutôt que comme roche compacte. Voulez-vous dire si c'est bien là ce qu'on a fait? Aucun des rapports que j'ai reçus n'indique que le fait s'est produit. Je crois que vous tomberez parfaitement d'accord avec moi en disant que si ces tranchées sont mesurées chaque mois d'après la quantité actuelle des matières enlevées, sans réduction aucune, les entrepreneurs ne s'occuperont pas sensiblement de limiter ce travail d'une façon raisonnable, et à la fin il nous faudra certainement payer $1,000,000 additionnel pour l'ouvrage exécuté dans cette section et dont probablement vous n'aviez pas l'idée dans vos évaluations approximatives.

H. A. WOODS,
Sous-ingénieur en chef.

Voici donc l'ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique, un ingénieur de grande expérience, qui vient dire: Si vous continuez dans ce chemin-là, comme vous l'avez fait dans le cas de ces travaux de déblais, c'est-à-dire, si vous continuez à extraire plus de matière que vous n'y êtes obligé par cette seule convention, vous perdrez un million de dollars. Afin de ne pas fatiguer la Chambre, je veux ajouter au dossier, sans les lire, ces lettres-ci.

Sir WILFRID LAURIER: Ce n'est pas l'usage en cette Chambre. Nous la permettons quelquefois lors de procédures préliminaires, mais dans les questions importantes, il faut lire tout document semblable à celui-ci.

M. MIDDLEBRO: La lettre suivante que je devrai lire, dans ce cas, se trouve à la page 24; elle porte la date du 23 juin 1909. Elle est ainsi conçue:

Cher monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 19 de ce mois, ainsi que des copies des feuilles indiquant les travaux accomplis par les entrepreneurs au cours du mois de mai, comme suit :

Section " A "—Grand-Tronc-Pacifique.
J. W. McManus & Co.
Lyons et White.
Willard Kitchen & Co.
Section " B "—Grand-Tronc-Pacifique.
M. P. et J. T. Davis (est).
M. P. et J. T. Davis (ouest).
Macdonell et O'Brien.
E. F. et G. E. Fauquier.
Section " D "—Grand-Tronc-Pacifique.
Section " F "—J. D. McArthur.

En comparant ces estimations avec celles que j'ai reçues depuis le mois de janvier dernier, je trouve que le pourcentage des matières classifiées dans les sections " B " et " F " reste à peu près le même que celui mentionné aux estimations antérieures reçues depuis janvier dernier. Comme je ne peux croire que cette classification, telle qu'elle est établie, soit conforme aux devis ou aux instructions mentionnées dans la lettre que vous avez adressée à vos ingénieurs de section, le 30 janvier, je dois m'opposer à nouveau à cette classification. Notre récente visite à différentes parties de cette ligne de la section " F ", confirme mon opinion sur la classification faite dans ces deux sections.

H. A. WOODS,
Sous-ingénieur en chef.

La lettre suivante porte la date du 8 juillet, 1908; on la trouve à la page 35. Elle est adressée par M. Woods à M. Lumsden; je veux en citer ces parties:

Cher monsieur,—Relativement à notre récente visite aux travaux exécutés dans la section " B ", à l'est du Saint-Laurent, à notre étude de la classification faite quant aux points visités, et relativement à notre entretien concernant cette question, je désire vous répéter par écrit ce que je vous ai dit verbalement: c'est-à-dire que nous protestons vigoureusement encore contre cette classification telle qu'elle est rapportée jusqu'à ce jour. Ainsi, par exemple:

La première tranchée que nous avons visitée, de la station 7135 à la station 7142, contient du gravois en petite quantité sans strate. D'après la classification, il y aurait 7,900 verges de roche compacte, 12,100 verges de roches détachées.

Il continue ainsi:

Il y a eu des tranchées en roche meuble contenant une grande quantité de gros cailloux. A mon sens, la roche compacte est deux fois plus considérable en quantité qu'elle ne devrait l'être, 5 pour 100 étant une marge libérale.

Et encore:

Le gravier extrait sur le parcours des stations 7175 à 7182, est mentionné comme étant composé de 8,000 verges de roche meuble et de 12,000 verges de déblais ordinaires. Il s'agit purement d'une tranchée dans le gravier. On a pu trouver quelques pierres d'infime grosseur lesquelles, si on les trouvait en quantité suffisante, pourraient être qualifiées roche meuble ne contenant pas plus de 10 p. 100 de matières solides. On les classifie maintenant comme contenant 40 pour 100 de roc léger.

Et encore, vers la fin de la page:

Comme autre exemple pris plus à l'ouest, examinons la tranchée qui s'étend de la station 5940 à la station 5950. On a calculé 44 p. 100 de roche compacte, 5 p. 100 de roche meuble. Bien qu'on trouve une certaine quantité de strate au fond de cette tranchée, je pourrais dire 25 p. 100 de roche compacte, à moins qu'on n'ait mesuré ensemble et le strate et les cailloux.

A la page suivante:

Stations 3239 à 3247. Classification: 45 p. 100 de roche compacte, 55 p. 100 de roche meuble. Bien que les quantités dans cette tranchée ne soient pas considérables, elles sont, à mon avis, tout à fait disproportionnées. Je ne puis trouver de roche compacte à cet endroit, ni aucune matière qui excède 20 p. 100 de roche meuble.

La dernière lettre à laquelle je veux faire allusion porte la date du 28 juillet 1909; on la trouve à la page 43. C'est une lettre adressée par M. Woods à M. Lumsden:

Dans une récente lettre, l'ingénieur de section Mann m'écrit: La classification se poursuit véritablement pour le pire, même pour cette partie des travaux que vous avez visitée avec M. Lumsden.

Et plus loin:

Un autre point contre lequel M. Mann soulève des objections, c'est la classification des travaux de maçonnerie à sec, classifiés comme travaux de 3e classe. Il a cité des exemples pris aux stations 2018 et 2628-60 démontrant que les ponceaux sont en pierre sèche enduite au mortier à l'extérieur et à l'intérieur, et qu'on a mentionnés comme travaux de troisième classe. On construisait un de ces ponceaux lors de ma visite; quant aux autres on les avait si bien construits que l'enduit était tombé faisant voir qu'on n'avait pas mis de mortier à l'intérieur. Il ajoute que certains de ces ponceaux ont été mentionnés comme ouvrage en pierres sèches dans les premières estimations et qu'on les a transformées ensuite en ouvrage de troisième classe.

Cela donnera à la Chambre une idée des plaintes qu'a fait entendre le Grand-Tronc-Pacifique, et nous permettra de juger si M. Lumsden avait raison ou non de prendre l'attitude qu'il a suivie quand il a démissionné, puisqu'il ne pouvait accepter cette

classification faite par ses subordonnés. Qu'on me permette d'en citer un exemple. Je ne puis indiquer exactement les sommes d'argent en jeu—mon honorable ami de Simcoe-sud (M. Lennox) s'est chargé de cette tâche. Mais ce sont de faits semblables dont je veux parler en imputant sur le coût de ce chemin de fer une augmentation de $51,000,000 à $114,000,000. Prenons l'exemple mentionné dans la première lettre de M. Woods à M. Lumsden à la date du 7 octobre 1907:

Stations de 6030 à 6046. Estimation, 40 p. 100 de roche compacte, 10 p. 100 de roche meuble. Il s'agit de cette immense tranchée dans le sable à l'ouest du camp O'Brien. Des 95,000 verges extraites de cette tranchée jusqu'au 31 août, on comptait au moins 80,000 verges de sable pur.

Qu'on imagine donc une estimation d'une tranchée dans le sable comme s'il se fût agi d'un ouvrage semblable dans la roche compacte dans une proportion de 40 p. 100 et de 10 p. 100 de roche meuble. Calculons cela. Des estimations faites par les ingénieurs de la comission à propos de l'item que je viens de mentionner se détaillent comme suit:

9,500 verges de roche meuble à $0.50.. ..	$ 4,750
38,000 verges de roche compacte à $1.50..	57,000
47,500 verges de déblai ordinaire à $0.25..	11,925
Total..	$73,675

Voici les estimations de M. Woods:

80,000 verges de sable à 25 cents.. ..	$20,000
15,000 verges de roche meuble à 50 cents.	7,500
Total..	$27,500

Ce montant, d'après M. Woods, suffirait amplement. Mais, au lieu de payer l'ouvrage accompli dans cette tranchée d'après cette base de calcul, les ingénieurs de la commission ont déclaré que les entrepreneurs avaient le droit de retirer $73,675.

Qu'on me permette, maintenant, de faire allusion à ce tribunal d'arbitrage dont on a tant parlé. En 1903, il est vrai, on a décidé la création d'un tribunal d'arbitrage. Mais les commissaires ne devaient agir que s'il surgissait des divergences d'opinion entre l'ingénieur de la compagnie et celui de la commission.

Eh bien, après les accusations portées par M. Hodgins, après que M. Woods eût adressé lettre sur lettre à la commission pour s'opposer à cette classification outrée, celle-là a finalement décidé en faveur de l'arbitrage. Qui a-t-on nommé? Les commissaires ont choisi, cela va sans dire, leur propre ingénieur, M. Lumsden; le Grand-Tronc-Pacifique a nommé son ingénieur, M. Kelliher. Ces deux gentlemen ont cherché ailleurs un troisième arbitre. Le Gouvernement, dans sa sagesse, se confiant aux connaissances et à l'intégrité de M. Collingwood Schereiber, a suggéré que ce monsieur fût nommé troisième arbitre, et le Grand-Tronc-Pacifique accepta cette idée. Donc, de ces trois arbitres, deux ont été nommés par le Gouvernement. Ce dernier aurait dû avoir confiance alors dans ses deux arbitres. Ces derniers, comme corps, étaient considérés par le Gouvernement et par la compagnie du chemin de fer comme étant de tous les habitants du pays ceux qui se trouvaient le mieux qualifiés à décider cette question. Les arbitres se rendirent aux sections "B" et "F", les lots en question. Usant de leurs connaissances comme ingénieurs, ils étaient les trois hommes les mieux qualifiés sous ce rapport dans tout le pays—ils commencèrent leur travail. Les sous-ingénieurs surveillaient l'ouvrage de la commission. Je me demande si c'était bien là ce qu'ils auraient dû faire. Je sais, cependant, que les arbitres ont visité les travaux et qu'ils ont eu cette affaire à l'étude, *sub-judice*, suivant l'expression de mon honorable ami de Pictou (E. M. Macdonald); ils ont pesé ces questions comme l'eût fait un tribunal. Après avoir visité ces deux sections, ils sont retournés à Ottawa. Dans le cours ordinaire des choses, si la décence publique était le principe dirigeant des actions, on aurait pu attendre naturellement le rapport de la commission, et cela aurait dû être le fait du Gouvernement qui avait nommé, en réalité, deux de ces arbitres. Mais qu'est-il arrivé? Les sous-ingénieurs de section, MM. Doucet, Poulin et Huester, les subordonnés de M. Lumsden dans le lot "B", se sont hâtés de préparer un rapport et de le soumettre aux commissaires du Transcontinental. Pourquoi?

D'après ce qu'ils avaient observé, ceux qui se trouvaient le mieux en mesure de savoir ce qui s'était passé, de savoir s'il y avait eu classification défectueuse en étaient venus à la conclusion que le tribunal d'arbitrage, institué par le Gouvernement, pour ainsi dire, allait déclarer qu'il y avait eu abus dans la classification. Conscients de ce qu'ils devaient accomplir, les arbitres, à leur retour, se mirent à miner l'autorité de la commission, et ce qu'il y a de plus honteux, c'est que celle-ci se soumit à cela. Les trois commissaires revinrent en effet et l'un d'eux rédigea un rapport où il blâmait la manière d'agir des arbitres; chacun de ceux-ci rédigea alors un rapport qu'il fit tenir à la commission. Je veux donner lecture de certains extraits de ces rapports.

Le premier rapport est celui de M. Doucet; il porte la date du 22 juin. Après avoir exposé un tas de choses qu'il attribue aux arbitres et qu'il juge blâmables, M. Doucet dit, page 23:

Jeudi matin, à 5 heures, on se mit en marche et l'on atteignit le 150e mille à 9 heures. La première tranchée que nous avons inspectée consistait en déblai classé, et nos ingénieurs y avaient relevé 1,000 verges de roche compacte. Se tournant de mon côté, M. Schreiber me pria de lui indiquer où se trou-

vaient ces 1,000 verges. Je lui répondis qu'il s'agissait d'une tranchée dont les déblais avaient été classés et que les cailloux qui s'y trouvaient avaient été mis dans les remblais. On me demanda d'indiquer où pouvaient bien se trouver les 1,000 verges de cailloux mesurant en moyenne une verge cube chacun, à quoi je répondis que les déblais ayant été classés, peu importait que les cailloux cubassent une verge chacun, pourvu que la masse se composait de cailloux gros et petits étroitement rassemblés. L'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique, M. Kelliher, prit alors la parole pour me dire que si j'avais lu le cahier des charges je saurais que les cailloux, pour être portés comme roche compacte, doivent cuber une verge chacun. Je vis tout de suite que les arbitres avaient décidé d'écarter tout ce que notre ingénieur en chef avait porté comme déblai de roche à l'exception de la roche d'affleurement et des cailloux cubant une verge.

Je ne cite ce passage du rapport que pour faire voir que M. Doucet savait que les arbitres lui seraient hostiles dans leur rapport, qu'ils allaient revenir en disant qu'il y avait eu estimation exagérée des quantités de déblais.

Voici maintenant ce que je relève à la page 26 du rapport de M. Hueste:

A la tranchée 6576-92, qui se trouve vers le 132e mille, on demanda à l'ingénieur de section Girdwood comment il avait obtenu ses 1,174 verges cubes de roche compacte; il répondit qu'il avait mesuré les cailloux et laissa entendre aux arbitres que chaque caillou cubait une verge, ce qu'il ne croyait pas et qui, M. Bourgeois me l'apprit plus tard, n'était pas le cas; car la tranchée en question n'était qu'une masse de cailloux pris ensemble, et Girdwood les avait tous mesurés pendant un certain temps afin de déterminer la proportion de roche compacte dans la tranchée en se basant sur le sens par nous attribué au mot "conglomérat", vu que les cailloux étaient liés ensemble.

Le reste du rapport fait voir que les ingénieurs étaient fort mécontents du classement fait par les arbitres, parce qu'il devait aller au delà des estimations les plus exagérées.

A son tour, M. Poulin dit dans son rapport, page 21:

J'ignore quelle peut bien être la nature des rapports de ces inspecteurs, mais je dois, en ma qualité d'ingénieur de section, protester contre la manière dont on a fait cette inspection, que je juge trop incomplète et superficielle pour donner une juste idée des déblais à l'époque des travaux.....La seule question que me posa M. Schreiber avait trait à l'état des travaux et à la manière dont je ferais rapport de certaine partie d'une tranchée. Lui ayant répondu que j'inscrirais du "conglomérat",—"Vous avez tort", répliqua-t-il, "l'ingénieur en chef a voulu dire que les masses de roche doivent représenter au moins 80 p. 100." Je n'ajoutai rien, m'étonnant seulement qu'il fût si bien renseigné sur ce que l'ingénieur en chef semblait avoir en sa pensée et ne nous avait pas communiqué en nous donnant ses explications.

Ce que je veux établir, c'est que ces subalternes ont critiqué la décision à être rendue par le tribunal d'arbitrage composé des plus savants ingénieurs du Canada, et dont deux des membres avaient, je le répète, été pour ainsi dire choisis par le Gouvernement. Il eût été convenable d'attendre le retour et le rapport des arbitres, d'attendre le moment où l'on aurait eu la certitude que ce rapport donnerait tort ou raison aux ingénieurs de section. Mais ceux-ci n'en firent rien. Ils revinrent pour ourdir une conspiration; je constate en effet que l'un de leurs rapports est en date du 22 juin, que le deuxième et le troisième portent la date du 23; que tous trois ont été remis à la commission, et que chacun d'eux constitue une tentative dans le but de miner l'autorité de l'ingénieur en chef et de prévenir les esprits contre la sentence probable du tribunal d'arbitrage.

Quel était le devoir des commissaires en pareille circonstance? Ils étaient tenus de faire savoir qu'ayant chargé un tribunal composé des ingénieurs les plus savants et les plus expérimentés du pays, de rechercher s'il a été fait quelque classement défectueux dans les lots "B" et "F", on n'avait que faire de chercher à les influencer avant d'avoir reçu le rapport des arbitres. Est-ce cela qu'ils ont fait? Je regrette d'avoir à dire que les commissaires nous offrent le spectacle le plus humiliant non seulement en ce qu'ils ont accueilli ces rapports avec trop de complaisance et d'empressement, mais aussi en ce qu'ils les ont accueillis tous trois et mis en délibération à leur séance du 25 juin dernier, à 11 heures, sans avoir préalablement consulté l'ingénieur en chef ni les arbitres, sans avoir d'abord soumis à l'ingénieur en chef les rapports de ses subalternes. Ne dirait-on pas que la commission ne voulait pas que l'on constatât de classification défectueuse dans les lots "B" et "F"? N'est-ce pas la même pensée qui les guidait en 1907 quand ils firent inspecter la section "B" par M. Grant qui, à son tour, déclarait que l'estimation des déblais faite par M. Hodgins, ingénieur de cette section, était absurdement basse—et que deux mois plus tard ils destituaient M. Hodgins pour n'avoir pas suffisamment favorisé les entrepreneurs?

Ces subalternes étaient à peine de retour que les commissaires se faisaient remettre leurs rapports qu'ils transmettaient ensuite à M. Lumsden en l'invitant à dire ce qu'il en pensait. En pareil cas, que devait faire tout homme qui se respecte, sinon démissionner. Les dossiers font voir ce qui arriva le jour même où les commissaires tinrent leur séance à onze heures de l'avant-midi. Dans l'après-midi, les commissaires faisaient parvenir à M. Lumsden, sans l'en

avoir prévenu, les trois rapports qui favorisent les entrepreneurs en matière de classement des déblais. A l'instant même où il reçut cette communication déplacée, M. Lumsden fit ce qu'aurait fait à sa place tout homme ayant quelque souci de sa dignité; il démissionna.

Qu'il me soit permis de me reporter aux paroles du ministre des Chemins de fer, qui disait mardi soir que s'il est un homme que nous devons défendre, c'est bien notre propre ingénieur en chef. Voici ses propres paroles, telles que je les trouve consignées à la page 2562 des "Débats":

> Certes, l'ingénieur en chef de la commission devrait être capable de prendre l'intérêt de cette dernière, qui est celui du public; il devrait être en mesure de défendre ses propres travaux, ceux qu'il a approuvés au cours des mois précédents, et d'exposer les motifs des décisions prises.

Me fondant sur ces paroles, je demande aujourd'hui au ministre des Chemins de fer: Pourquoi n'avez-vous pas, comme vous dites qu'il fallait, donné à votre ingénieur en chef le droit de défendre ses propres actions au lieu de permettre à ses subalternes de saper son autorité sans qu'on lui ait fourni la moindre occasion de définir son attitude?

Je ne puis parvenir à m'expliquer la manière d'agir de la commission qui semble se croire rigoureusement tenue de combattre le Grand-Tronc-Pacifique chaque fois que celui-ci prétend qu'il s'est fait quelque classement défectueux, tandis qu'elle devrait, quand les entrepreneurs s'écartent du sentier de la probité, se ranger du côté de la compagnie, puisque chaque dollar de dépense que le Grand-Tronc-Pacifique réussit à prévenir représente une économie de 50 cents sur l'intérêt à payer, ainsi que je compte pouvoir le démontrer dans un instant. La commission semble croire qu'elle prend l'intérêt du pays quand elle se prononce en faveur des estimations exagérées; elle combat le Grand-Tronc-Pacifique chaque fois qu'il cherche à diminuer le coût des travaux. Or, c'est précisément le contraire qu'elle devrait faire, puisqu'elle servirait l'intérêt public en s'appliquant de concert avec le Grand-Tronc-Pacifique à diminuer le chiffre de la somme à être versée par l'Etat

Quelle fut l'attitude des commissaires quand ils firent revenir les arbitres? Ayant donné sa démission d'ingénieur en chef, M. Lumsden ne voulut pas continuer à faire partie du tribunal d'arbitrage; c'est ce que tout homme d'honneur eût fait à sa place. Le tribunal devant lequel les honorables députés de Carleton et de Pictou voulaient porter toutes les questions se rattachant à l'enquête sur les allégations Hodgins, se trouva donc tout à coup dissous grâce à

l'attitude de la commission instituée par le Gouvernement Or, qu'arrive-t-il maintenant? On peut voir par les nombreuses lettres que j'ai citées, que le Grand-Tronc-Pacifique s'oppose aux estimations exagérées. Il ne veut pas, tout d'abord, de la nomination d'un nouvel arbitre, alléguant que le tribunal n'est pas dissous par le fait de la démission de M. Lumsden. Il suffit, selon lui, de nommer un autre ingénieur et de laisser les trois autres trancher la question. La mauvaise entente la plus complète qui existe entre la commission et le Grand-Tronc-Pacifique est démontrée par l'échange de leur correspondance en ce qui concerne la nomination d'un troisième arbitre et les objets à être portés devant le tribunal d'arbitrage.

C'est ainsi que l'on voit la commission faire tout en son pouvoir pour que l'arbitrage se restreigne aux seuls objets mentionnés dans les lettres du Grand-Tronc-Pacifique; autrement dit, elle cherche à faire comprendre à la compagnie que le tribunal d'arbitrage ne peut être saisi que des seules questions énumérées dans les lettres, savoir: les cas de classement défectueux dénoncés dans ces lettres. De son côté, le Grand-Tronc-Pacifique prétend qu'il ne veut pas être tenu à cela, qu'il lui faut une enquête complète sur les estimations faites tout le long de la ligne. La commission répond que ce n'est pas possible. Pourquoi cette enquête ne se ferait-elle pas?

Le public n'a-t-il pas intérêt à savoir si des fonds ont été gaspillés, non seulement dans les sections "B" et "F" du Transcontinental, mais sur tout le parcours de la voie ferrée que cette commission est à construire. La commission a cru qu'il était de son devoir et d'intérêt public de circonscrire le champ de ses investigations et de ne pas s'occuper d'autres parties du chemin, tandis qu'en faisant tout le contraire, elle aurait rendu le plus grand service au pays.

Quel intérêt le pays a-t-il dans cette affaire? La députation le sait, aux termes du contrat signé avec le Grand-Tronc-Pacifique, nous devons fournir les capitaux nécessaires à la construction. Nous payons l'intérêt sur la mise de fonds pendant les travaux. Je ne crois pas exagérer en calculant qu'il faudra huit ans pour achever l'entreprise. Naturellement, nous n'emprunterons pas toute la somme nécessaire la première année et, en justice, je réduirai le chiffre de moitié et je dirai qu'il faudra quatre ans. Disons que l'intérêt sera de 4 p. 100, car si nous ne payons pas ce taux-là, je soutiens—et le témoignage du représentant de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) vient à l'appui de ma thèse—je soutiens, dis-je, qu'étant donné l'intérêt composé, le courtage, la commission et les frais d'émission, l'argent nous coûtera 4 p. 100.

Qu'est-ce à dire? D'après l'estimation soumise en décembre dernier par le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) les frais de premier établissement du chemin seront légèrement inférieurs à $115,000,000. Cent quinze millions à 4 p. 100 pendant quatre ans représentent $18,400,000. C'est l'intérêt que nous avons à payer sur le coût de la construction, pourvu que celui-ci ne dépasse pas $115,000,000. Et ensuite? Cent quinze millions plus $18,400,000, voilà ce que l'entreprise nous coûtera.

Mais il faut ajouter à cette somme l'intérêt de 4 p. 100 pendant sept ans, soit $37,352,000, car nous ne retirerons aucun loyer pendant les sept premières années. Si on additionne ces deux sommes on obtient le total de l'intérêt que nous paierons, $56,752,000, presque 57,000,000 ou l'exacte moitié de la somme de $114,000,000 qui est à peu près le coût estimatif du chemin de fer.

Cela revient à dire que chaque dollar payé par suite d'un classement abusif représente une perte de 50 cents pour l'Etat. Cela signifie que pour chaque million que coûtera le chemin, nous aurons à payer $500,000 d'intérêt. De cette façon, on se rend compte de ce que nous déboursons.

M. Woods a déclaré dans la lettre que j'ai lue, que pour la largeur inutile des tranchées seulement, nous aurions à payer $1,000,000 pour une seule section. On conçoit alors que l'Etat déboursera $500,000 de plus qu'il n'aurait à payer sans cela.

Pendant que M. Hodgins s'employait à maintenir les dépenses de la section "F" au chiffre le plus bas, chaque dollar économisé par le classement représentait une économie de 50 cents pour l'Etat. Lorsque M. Grant, de son plein gré, a examiné les sections "B" et "F" et a retranché $647,000 des estimations, sans qu'un entrepreneur fît entendre la moindre protestation, il a épargné à l'Etat une dépense de $323,000.

De plus, il y a l'intérêt, et pour le plus grand bien du pays—ne l'oublions pas—nous devons maintenir les prix d'établissement au chiffre le plus bas, non seulement pour notre propre compte, mais aussi pour le compte du Grand-Tronc-Pacifique. Pour quelle raison? Parce que plus le coût du chemin sera élevé, plus les tarifs applicables aux marchandises seront élevés, car ces tarifs dépendent de l'intérêt que la compagnie devra payer; or l'intérêt ou le loyer qu'elle paiera sera de 3 p. 100 sur le coût total de la construction. Ainsi, nous avons intérêt à ce qu'il soit peu élevé.

Le ministre des Chemins de fer et des Canaux nous a dit que, lorsqu'on lui fit observer que le Grand-Tronc-Pacifique se proposait d'obtenir de la commission l'entreprise d'une partie de la voie ferrée, il s'est demandé tout d'abord s'il convenait de lui permettre d'agir ainsi. Selon moi, sa première idée était la meilleure.

Qu'est-il arrivé? D'un côté, nous avons le Grand-Tronc-Pacifique qui s'est engagé envers le Gouvernement à payer un certain loyer pour le chemin de fer lorsque celui-ci serait achevé. De l'autre, nous avons la même compagnie qui construit une partie de la ligne. L'ingénieur de la compagnie est celui qui surveillera l'exécution de l'entreprise. C'est lui qui dira s'il y a eu des classements abusifs et si la compagnie reçoit trop d'argent. C'est comme si je me disais que je serai seul à juger si je suis trop rétribué pour les travaux que j'exécute. Telle est la situation où se trouve la compagnie.

Qu'en est-il résulté? Je ne citerai que deux exemples. Le Grand-Tronc-Pacifique s'est fait adjuger cinq ou six entreprises par la compagnie. La première a trait à la construction de 50 milles de voie ferrée à l'ouest de Moncton. D'après l'estimation, il n'y avait pas de roche compacte à enlever et le certificat porte qu'on en a enlevé 100,000 verges. On avait calculé 130,000 verges de cailloux et la quantité certifiée a été de 850,000 verges. Ainsi, pour ces deux item seulement, il y a un écart de $375,000 relativement à la première entreprise adjugée au Grand-Tronc-Pacifique. Quel est l'homme, quel est l'ingénieur qui dira que le Grand-Tronc-Pacifique est trop rétribué pour cette entreprise? Certes, le Grand-Tronc-Pacifique lui-même ne dira rien; pourtant, dans toute cette affaire, si le Grand-Tronc-Pacifique ne trouve pas à redire, il n'y aura presque pas de plaintes concernant une partie quelconque du chemin. A part les déblais ordinaires, tous les autres sont des déblais classifiés, et les ingénieurs désignés par le Gouvernement avaient calculé qu'il n'y avait dans cette section que 7 p. 100 de déblais classifiés, tandis qu'on constate qu'il y en a 52 p. 100. Voici une augmentation de $238,000 de ce chef seulement et, pour toute l'entreprise, une augmentation de $600,000 dans cette section uniquement. Nous prétendons qu'elle provient de ce que le Grand-Tronc-Pacifique remplit deux fonctions, et de ce que son entrepreneur a certifié la somme à laquelle il avait droit.

Nous nous occuperons maintenant du lot "A", du 96e au 164e à l'ouest de Moncton. L'augmentation provenant de l'enlèvement de la roche compacte au lieu de cailloux indiqués dans l'estimation s'élève à $63,367 et l'augmentation provenant de l'enlèvement de roche compacte au lieu de déblais ordinaires—chose remarquable—s'élève à $272,983, soit une augmentation totale de $341,000 pour cette section. Donc, pour ces deux sections-là, l'augmentation est de $1,000,000, pour bien dire. Et quel frein est imposé au Grand-Tronc-Pacifique, qu'est-ce qui empêche cette augmentation

de $1,000,000 pour ces deux entreprises seulement? Nous savons qu'à l'égard de toute l'entreprise, le Grand-Tronc-Pacifique ne peut subir d'autres entraves que celles qu'il voudra bien s'imposer.

Je désire poser une question au premier ministre: Si les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique ne soulèvent aucune objection et si, conséquemment, il n'y a aucun différend à soumettre au tribunal d'arbitrage, devons-nous supposer qu'il n'y a pas eu mauvaise administration, malhonnêteté, ni classement abusif au cours de la contruction de ce chemin de fer?

Le premier ministre nous a dit que les différends entre le Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement sont soumis aux arbitres et, d'après son propre témoignage, nous avons certainement le droit d'obtenir une enquête sur le coût du chemin, même en l'absence de tout différend, si l'Etat a subi des pertes. Il me semble que le premier ministre, s'il veut que l'enquête ait des résultats, s'il désire atteindre le but qu'il indique, doit permettre au comité de s'enquérir des motifs de la démission de M. Lumsden. Celui-ci a déclaré ouvertement qu'il a démissionné parce que les ingénieurs des sections "B" et "F" ont pris un classement abusif des déblais. Autrement dit, ils ont converti des déblais ordinaires à 25 cents la verge en cailloux à 50 cents la verge et des cailloux en roche compacte à $1.50 la verge, et de cette manière des fonds publics ont été dépensés irrégulièrement. Certes, si nous voulons savoir si M. Lumsden a eu raison de retirer sa confiance aux ingénieurs, nous ne pourrons pas atteindre notre but à moins qu'on nous permette de prouver ce qu'il allègue et d'examiner à fond la question du classement.

M. F. B. CARVELL (Carleton) (N.-B.): Ayant fait partie du comité qui, il y a deux ans, a fait une enquête sur certaines questions relatives au Grand-Tronc-Pacifique, et mon nom ayant été mentionné par le député de Grey (M. Middlebro), on me permettra, je l'espère, de discuter pendant quelques instants une affaire très importante, selon moi.

Je félicite le chef de l'opposition du bon sens dont il a fait preuve dans le commandement de sa troupe et dans le choix de l'honorable député (M. Middlebro) pour ramener sur le tapis les accusations de M. Hodgins qui étaient ensevelies dans l'oubli depuis deux ans, et sur lesquelles la population canadienne s'est déjà prononcée.

Les représentants de Simcoe-sud (M. Lennox) et d'Hamilton (M. Barker), qui savent ce qu'il est advenu de ces accusations, ont été assez sages pour ne pas les discuter de la manière dont elles ont été discutées cet après-midi. Je regrette que la conduite de mon honorable ami (M. Middlebro) m'oblige à revenir sur ce sujet, car il doit être

pénible pour le major Hodgins et ses amis, aussi bien que pour les membres de l'opposition.

Les circonstances de l'incident Hodgins sont peu compliquées. Le major Hodgins était un ingénieur divisionnaire au service de la commission. Il ne s'est pas entendu avec les ingénieurs qui étaient sous ses ordres, il a éprouvé une foule d'ennuis et la commission a envoyé sur les lieux un fonctionnaire avec mission de faire une enquête et de présenter un rapport. A la suite de l'enquête, le major Hodgins fut congédié. Il déclara qu'il avait estimé le coût à $12,000,000 et qu'il avait lu dans un journal de Toronto que l'entrepreneur McArthur avait dit que le coût serait d'environ $16,000,000.

Par conséquent, il a tiré la conclusion que l'augmentation de $4,000,000 provenait d'un classement abusif désigné comme classement de la province de Québec. Il déclara aussi qu'on l'avait conduit dans la province de Québec pour lui apprendre comment le classement s'y faisait, laissant entendre qu'on lui avait demandé et qu'il avait refusé d'adopter le classement de Québec dans la section "F", et que son refus avait été la cause de son renvoi. Or, la preuve a démontré que le major Hodgins s'est rendu dans la province de Québec avec 15 à 20 autres ingénieurs et les commissaires du Grand-Tronc-Pacifique, qu'ils ont examiné une tranchée près de La Tuque, et que le rapport des ingénieurs a démontré qu'il y avait dans cette tranchée 87 p. 100 de roche compacte tandis qu'à son avis il y en avait au plus 40 p. 100.

Et à cause de ce qu'il a vu dans ce déblais il a conclu que l'on en avait fait un classement injuste et malhonnête, et qu'il ne demanderait pas à faire les travaux dans la section "F". On a fait une enquête qui a duré un mois, et durant laquelle le major Hodgins a été aidé par des avocats capables dont les services ont été payés par le Gouvernement. Le major Hodgins et le parti conservateur ont eu toutes les chances possibles de prouver les accusations, et après un mois d'enquête, sans aucune pression ou promesse ou quoi que ce fût, le major Hodgins a déclaré volontairement qu'il se trompait entièrement, parce que les déblais qu'il disait avoir été classés à 87 p. 100 de roc vif et qu'il aurait classés lui-même à 40 p. 100, n'avaient été réellement classés qu'à 29 p. 100 de roc vif dans un mois, et 30 p. 100 dans un autre, et pendant le mois même qu'il était à La Tuque, les déblais de roc ont été classés à 29 p. 100 tandis qu'il aurait accordé lui-même 40 p. 100. Lorsque le major Hodgins se vit en présence de ces faits, il ne lui restait plus en homme honorable qu'à faire ce qu'il a fait, c'est-à-dire avouer qu'il s'était trompé, qu'il avait été trompé par quelqu'un, il retira donc ses accusations, et ce fut la fin de l'affaire.

Mon honorable ami voudrait ressusciter ces accusations, et montrer qu'après que le major Hodgins eût failli de prouver aucune fraude à Québec, et, conséquemment, qu'on ne lui avait pas demandé d'en commettre lui-même dans sa section nous aurions dû passer à la question de la tarification. Je ne me propose pas de la discuter parce qu'elle a été étudiée à fond à cette époque, et si l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro) avait été ici, il aurait montré le même bon jugement qu'ont montré l'honorable député de Simcoe (M. Lennox) et l'honorable député de Hamilton (M. Barker), et il se serait abstenu de discuter la question.

Mon honorable ami a dit qu'après que M. Poulin eût été nommé ingénieur de la section "F" la tarification s'est élevée à $2,798,000 de trop. Mon honorable ami ne connaît évidemment pas ce dont il parle. Le chiffre qu'il mentionne est celui qu'a trouvé l'honorable député de Simcoe (M. Lennox) et je reviendrai sur ce point en quelques instants. Mais l'honorable député de Simcoe ne prétend pas que c'est à cause d'une tarification excessive. Il dit que c'est le résultat de la différence entre l'estimation des ingénieurs qui ont fait les premières études de terrain et les résultats dans la construction. Il ne dit pas que c'est un excès de tarification, il dit que c'est une augmentation dans le coût. Mon honorable ami de Grey-nord qui ne connaît rien en la matière vient nous dire ici que lorsque M. Poulin a pris la charge des travaux, l'excès de tarification s'est élevée à plus de $2,000,000, et il contredit l'honorable député de Simcoe lui-même. Je regrette beaucoup que l'honorable député de Simcoe ne soit pas ici. Je crois que ce dernier s'est efforcé de faire un exposé juste de la cause tel qu'elle lui apparaissait.

Je ne puis m'accorder avec lui dans ses conclusions, mais quant à ses chiffres, il les a pris dans les rapports. Il s'est montré très actif; à plusieurs reprises, il a demandé des rapports et je vois qu'il a recueilli des renseignements, qu'il les a compilés et, bien que dans quelques cas, je crois, il se soit montré injuste, il nous a tout de même donné le résultat de ses recherches et il peut s'appuyer sur quelques chose. Je ne voudrais pas l'accuser de malice, je n'en aurais pas le droit, mais je crois avoir droit de dire que l'honorable député de Grey-nord s'est montré incapable de comprendre la signification de ces chiffres, et il fait l'allégation générale qu'après que M. Poulin, un Français, eut pris la charge de l'inspection, la tarification a dépassé de plus de $2,000,000, le chiffre juste.

L'honorable député de Simcoe en compilant ses renseignements a pris les chiffres et les quantités de la section "F" dans les estimations du major Hodgins, et la Chambre se rappellera que le major Hodgins a déclaré devant le comité d'enquête qu'à la suite d'investigations et nouveaux mesurages dans sa section, il avait pu diminuer l'estimation du coût de $13,000,000 à peu près à environ $12,000,000, ou en d'autres mots, il a pu en faisant de nouveaux mesurages diminuer le coût dans la section "F" de la somme de $1,000,000. L'honorable député de Simcoe accepte le chiffre de $12,000,000 comme étant l'estimation exacte du coût de la section "F" et c'est sur ce chiffre qu'il établit son argument, avec le résultat que les travaux d'après lui ont coûté $2,798,000 de plus que l'estimation faite par les ingénieurs. Mais il néglige de dire qu'il a été prouvé, hors de tout doute, que le major Hodgins, en donnant ce chiffre, non seulement n'a pas économisé $1,500,000, mais a laissé de côté $1,500,000, qui auraient dû être inclus, et s'il avait calculé tout ce qu'il aurait dû calculer et ce qu'il a omis, le coût aurait été porté exactement au chiffre estimé des autres ingénieurs.

Je ne prendrai pas le temps de la Chambre pour lire de longs documents qui prouveraient ce que j'avance. Je m'en rapporterai à la décision de l'honorable député de Hamilton, (M. Barker), qui était membre du comité et est parfaitement renseigné. On trouvera cette preuve dans le volume 7 des Débats de 1908 en plusieurs endroits du compte rendu de la discussion qui a eu lieu alors. Je donnerai un exemple qui prouvera que le major Hodgins a omis ces chiffres entièrement de ce calcul. Certains membres de cette Chambre, probablement pas l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro), parce qu'il admet lui-même qu'il n'est pas ingénieur, savent, et l'honorable député de Hamilton particulièrement que le cahier des charges exigeait que toutes les excavations dans la roche compacte fussent faites à un pied plus bas que le niveau de la voie.

Ce pied devait être rempli ensuite avec d'autres matériaux afin d'offrir une meilleure surface sur laquelle on pût poser les rails. Le major Hodgins, dans son estimation du coût de ces travaux, n'a tenu aucun compte de ce fait et le résultat a été que cet item seul augmentait le coût des travaux de la somme de $500,000. C'est ce qui a été prouvé à l'enquête à laquelle le major Hodgins était présent, et il n'a jamais tenté de le nier parce que le comité avait devant lui ses plans et profils pour le démontrer.

Il avait aussi omis de son estimation d'autres item qui auraient porté le total à environ $13,500,000. Lorsque M. McArthur, l'entrepreneur, disait aux journaux de Toronto que le coût total des travaux serait de $16,000,000, il ne parlait pas des travaux seuls de la voie, mais du chemin entièrement fini. Son contrat ne comprenait pas les rails, les traverses, le nivellement de la voie, la construction des gares et plusieurs

autres choses, et il a dit que lorsque le chemin serait complété, il coûterait $16,000,000, mais il n'a pas dit que les travaux qu'il avait lui-même à faire coûteraient $16,000,000, et c'est de là qu'est venu tout le malentendu. Si je suis dans le vrai—et mon honorable ami de Hamilton le sait—

M. BARKER: Si je comprends bien mon honorable ami, il prétend que l'honorable député de Simcoe a fait erreur en comparant les travaux, le coût réel des travaux avec l'estimation première. L'honorable député de Simcoe (M. Lennox) s'est fondé sur le cahier des charges qui a servi de base aux soumissions et aux contrats, et non pas sur les chiffres de M. Hodgins. Il a consulté les estimations du Gouvernement, ainsi que l'honorable député peut le voir lui-même, au sujet des quantités dans chaque mille et section du lot "F" et contre cela il a pris le chiffre des quantités pour lesquelles le Gouvernement a déjà payé. C'est ainsi qu'il faisait sa comparaison.

M. CARVELL: J'aime toujours à entendre mon honorable ami de Hamilton parce que je sais qu'il veut être juste, mais il oublie que le major Hodgins avait fait lui-même une estimation, et lorsque mon honorable ami de Simcoe (M. Lennox) comparait les estimations de l'ingénieur, il comparait les estimations mêmes du major Hodgins avec les résultats.

M. BARKER: Non, il a pris les chiffres des soumissions acceptées par le Gouvernement, chiffres qui furent calculés dans le bureau même des commissaires. Peu m'importe qui les a établis; ils peuvent avoir été calculés par une demi-douzaine d'hommes.

M. CARVELL: Je veux bien que l'on pose des questions, mais je prétends que ces calculs ont été faits par le major Hodgins.

M. BARKER: Pas tous.

M. CARVELL: Il était l'ingénieur de la section et dans les archives du bureau les honorables membres de cette Chambre peuvent voir que tous ces calculs ont été signés par M. Hodgins. Mon honorable ami sait cela, il n'est pas un idiot, et il est très renseigné en matières de chemins de fer. Je lui dis donc qu'il sait cela, et qu'il sait que les estimations ont été préparées par M. Hodgins. Mon honorable ami a mentionné hier le fait que lorsque M. Hodgins a revisé ces estimations, il les a baissées du chiffre de $13,000,000 à celui de $12,000,000.

M. BARKER: C'est là où l'honorable député, peut-être sans mauvaise intention, trompe la Chambre. Les chiffres dont il parle. . .

M. CARVELL: Je m'objecte.

M. BARKER: Vous en avez vous-même appelé à moi.

M. CARVELL.

M. CARVELL: Mon honorable ami veut-il poser une question?

M. BARKER: Mon honorable ami ne saisit pas ce que j'ai voulu lui appliquer. Il dit que le major Hodgins a prétendu avoir, au moyen de certains calculs, diminué les quantités. Il n'a été aucunement question de cela hier. L'honorable député de Simcoe prétendait que les contrats du Gouvernement étaient basés sur certaines quantités, et il a montré que les quantités pour lesquelles le Gouvernement a payé, dépassaient énormément les quantités réelles de roche compacte et de roche détachées, et étaient moindres pour les excavations ordinaires à bas prix.

M. CARVELL: Mon honorable ami a dit ce qu'il voulait dire, et j'espère qu'il est satisfait, mais je reviens à la proposition que M. Hodgins était l'ingénieur responsable pour le lot "F" et que sur ces chiffres les estimations ont été basées. Si nous nous reportons au discours de l'honorable député de Simcoe (M. Lennox) on trouvera les chiffres à la page 2412. L'honorable député de Simcoe nous a dit que l'estimation du coût n'était que de $10,093,873, qu'il prétend avoir été augmenté de la somme de $2,798,600. Pour revenir à ce que je voulais faire comprendre à la Chambre, les honorables membres de la gauche ont tenté de prouver que cette augmentation était due à M. Poulin, mais M. Poulin n'a pris charge des travaux qu'après que la voie eût pratiquement été toute nivelée. Nous avons l'aveu de l'honorable député de Simcoe que lorsque M. Poulin a pris charge de l'inspection, la voie était pratiquement complétée.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable député de Simcoe, si je ne me trompe pas, a pris ces chiffres dans un rapport déposé par le Gouvernement lui-même; il n'a pris de chiffre aucune part ailleurs, et il ne s'est servi dans ses calculs que des renseignements que le Gouvernement lui-même a donnés dans les rapports soumis à cette Chambre.

M. CARVELL: Je crois comprendre que l'honorable représentant de Simcoe a tiré ces chiffres entièrement d'états qui lui auraient été fournis par le département; mais son estimation comprend non seulement les quantités enlevées jusqu'ici, mais celles que le département prévoit devoir être enlevées et entrer plus tard en ligne de compte.

L'hon. M. FOSTER: Tous ces chiffres ont été fournis par le Gouvernement.

M. CARVELL: Oui. L'honorable député de Grey-nord a fait cet après-midi cette déclaration étonnante que l'ingénieur du département avait estimé cette dépense à 58 millions, et qu'en grossissant la dépense déjà faite de celle que l'on prévoit devoir être faite à l'avenir, on arrive à un

total de 115 millions, soit une augmentation de plus de 100 pour 100. L'honorable député de Grey-nord peut croire sincèrement à l'exactitude de cette affirmation, mais alors, c'est une preuve de plus que le chef de la gauche n'aurait jamais dû lui permettre de prendre la parole sur cette importante question; car ce chiffre estimatif de 58 millions n'a été élaboré que par des membres de la députation lors du débat qui a eu lieu en 1903, avant même que les études topographiques eussent été entreprises.

L'hon. M. HAGGART: C'est l'estimation donnée par le ministre des Finances.

M. CARVELL: Elle a été faite avant que les ingénieurs eussent exploré la voie et fait le relevé des niveaux; elle n'avait pour fondement que les faits à la connaissance de tous. Sachant que certains chemins de fer établis au Canada n'avaient entraîné une dépense que de $25,000 par mille, et que certains autres avaient entraîné une dépense de $35,000 par mille, le ministre des Finances a estimé la dépense pour l'établissement de cette nouvelle voie à 58 millions. Mais l'honorable représentant de Grey-nord a voulu faire croire que c'était là l'estimation première des ingénieurs, et que, par suite de la malhonnêteté des fonctionnaires, le dépense totale s'élèverait à $115,000,000, soit un surcroît de dépenses de 100 pour 100 au delà de l'estimation première. Qu'on me permette d'indiquer à l'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster), le résultat des calculs faits sur les chiffres fournis par l'honorable député de Simcoe-nord. Cet honorable député a parlé de la construction d'à peu près toute la section "F" des travaux s'étendant de Moncton à Québec et à 150 milles à l'ouest de Québec. J'ai relevé ces chiffres, je les ai examinés avec soin, et je trouve que pour cette partie, soit à peu près la moitié de l'entreprise, il ne prétend trouver qu'une dépense de $7,790,000 au delà au chiffre estimatif fourni par les ingénieurs, une fois les études topographiques terminées. Nous n'aurions donc qu'une augmentation totale de 15 millions dans les dépenses pour l'entreprise entière.

Et je trouve que, dans une œuvre de cette importance, ce résultat est très satisfaisant et très à l'honneur des ingénieurs. J'en viens à la discussion de l'augmentation de dépenses qui s'est produite au cours de l'exécution des divers marchés, comme nous l'a exposé l'honorable représentant de Simcoe (M. Lennox). En premier lieu, M. Lumsden, dans sa lettre de démission, se plaint de ce que certains ingénieurs dans les sections "B" et "F", ne se sont pas conformés à ses instructions relatives au classement. Cela nous amène à rechercher quelles étaient les instructions de M. Lumsden, et je vais en donner lecture. Nous trouvons, en premier lieu, des indications générales pour tous les ouvrages, pour chaque item, indications préparées par l'ingénieur en chef lui-même, M. Lumsden, et communiquées à tous les ingénieurs et entrepreneurs; et c'est sur ces indications ou ce cahier de charges que les soumissions furent demandées et les marchés conclus.

L'hon. M. HAGGART: Préparées, dites-vous, par M. Lumsden?

M. CARVELL: J'ignore qui a fait les écritures, mais M. Lumsden était l'ingénieur en chef; elles portent sa signature et c'est lui qui en est responsable.

L'hon. M. HAGGART: Effectivement, le ministre des Chemins de fer a expliqué comment s'était faite la préparation de ce cahier de charges, et il s'en dégage que M. Lumsden n'a eu rien à y voir.

M. CARVELL: M. Lumsden l'a signé, l'a adopté, l'a fait sien, et il ne saurait le répudier. Je vais donner lecture de ces indications. Je ne m'occuperai que de la question de la roche compacte, et je me borne à donner lecture de l'alinéa du cahier des charges qui s'y rapporte:

L'enlèvement de la roche compacte comprendra celui de toute roche formant des crêtes ou masses de plus d'une verge cube, et dont l'enlèvement, de l'avis de l'ingénieur, s'effectue plus facilement par le sautage.

Les honorables députés de la gauche auraient grand avantage, à ce qu'il me semble, à lire ce passage et à le lire attentivement. Cela présuppose le concours de deux conditions: tout d'abord, le roc doit être de la roche de fond affleurante ou formant crête. Tout membre de la députation, tout Canadien intelligent et instruit, sait que toute roche de fond affleurante est incontestablement composée de roc vif. C'est au sujet de l'autre partie de la description que la difficulté se produit: le roc formant des masses. S'il s'agissait uniquement de roche de fond affleurante, il n'y aurait pas lieu de discuter; mais comme il est question aussi de roche se présentant en masses de plus d'une verge cube, cela suppose qu'il y a lieu de classer comme roc vif des roches autres que la roche affleurante.

S'il en était autrement, bien entendu, le cahier des charges n'aurait mentionné que la roche de fond affleurante. La question se pose donc: Que veut-on dire par ces mots "roche formant des masses"? Ces travaux ont été commencés en 1906, je pense. On conçoit qu'il ne se soit pas écoulé beaucoup de temps avant que des divergences se soient produites entre les ingénieurs quant au sens à donner aux expressions "roche en masses de plus d'une verge cube". La compagnie du Grand-Tronc qui voudrait que la dépense soit la plus mini-

me possible, puisqu'il lui faudra payer l'intérêt sur la somme ainsi dépensée, et cela durant une période de 43 ans, prétendait que cela ne pouvait vouloir dire dans la pratique que des roches détachées du volume d'au moins une verge cube. La roche qui n'était pas détachée, à ce que la compagnie prétendait, ne pouvait être classée comme roche compacte. D'autres ingénieurs sur les travaux donnaient une interprétation toute différente. M. Lumsden consulta les ingénieurs régionaux, ceux-ci consultèrent leurs ingénieurs divisionnaires, et dans certains cas les ingénieurs locaux. Les entrepreneurs consultèrent leurs avocats; et quelques-uns des légistes les plus habiles du Canada furent appelés à donner leur interprétation de ces mots. Je ne citerai aucune de ces opinions; il suffira de dire que des jurisconsultes comme Blake, Lash et Cassels, Alexandre Lacoste, et d'autres furent consultés et donnèrent des opinions. De même des ingénieurs éminents furent priés de donner leur avis. Diverses interprétations furent avancées, mais à une ou deux exceptions près, toutes ces autorités, tant légistes que constructeurs, furent d'avis que cet article du cahier des charges comportait autre chose que la roche de fond affleurant ou des roches en masses de plus d'une verge cube. Aussi, à la suite d'une discussion assez prolongée, M. Lumsden, dans le cours du mois de décembre 1907, si je ne me trompe, transmit à ses ingénieurs de nouvelles instructions quant au sens à donner à cet article. Il alla alors jusqu'à dire que la roche en masses signifiait des pierres assemblées de telle manière que, de l'avis de l'ingénieur, leur enlèvement s'effectuerait plus facilement par le sautage, mais à condition que les morceaux composant ces masses eussent un volume de plus d'un pied cube.

L'hon. M. FOSTER: Cela se passait en 1908?

M. CARVELL: Je me trompe peut-être, mais je pense que c'était en 1907.

L'hon. M. FOSTER: La date indiquée par le ministre est 1908.

M. CARVELL: L'honorable député (M. Foster) est à même de s'en assurer facilement. La question fut soumise au ministre de la Justice dont on désirait obtenir l'avis, et le sous-ministre formula une opinion, en date, si je ne me trompe, du mois de décembre 1907.

L'hon. M. FOSTER: A-t-il été fait deux constructions distinctes?

M. CARVELL: J'ai fait erreur, c'est le 6 janvier 1908; j'ai fait erreur d'un mois. Le 6 janvier 1908, le sous-ministre de la Justice a rendu sa décision quant au sens de la définition:

Je ne vois pas de raison de différer de la classification indiquée par l'ingénieur en chef dans sa lettre aux commissaires en date du 16 du mois dernier, si ce n'est quant à sa définition de la roche assemblée (dont les parties constitutives doivent être de plus d'un pied cube)..et dont l'enlèvement, de l'avis de l'ingénieur, peut s'effectuer plus avantageusement par le sautage"...et qui doivent être classées comme enlèvement du roc vif aux termes de l'article 34.

Je ne vois pas sur quoi l'ingénieur en chef se fonde pour établir la limite minima d'un pied cube. Le cahier des charges mentionne le roc formant des crêtes affleurantes ou des masses de plus d'une verge cube, et dont l'enlèvement, de l'avis de l'ingénieur, peut s'effectuer plus facilement par le sautage.

Cette opinion porte la signature de M. Newcombe. Au reçu de ce document de M. Newcombe, M. Lumsden émit ses instructions finales à ses ingénieurs, instructions en conformité desquelles s'est fait le classement des travaux jusqu'aujourd'hui, et en conformité desquelles il continuera de se faire dorénavant; car depuis deux mois les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique et ceux du chemin de fer national transcontinental sont convenus d'opérer le classement des ouvrages en conformité de cette interprétation de l'article 34 faite par M. Lumsden en date du 10 janvier 1908. La Chambre en trouvera le texte à la page 430 des procès-verbaux de l'affaire Hodgins. M. Lumsden avait préparé une impression bleue dont j'ai une reproduction ici, que je mets à la disposition des honorables députés désireux d'en prendre connaissance. Une reproduction de cette impression bleue se trouve de même à la page 430 des procès-verbaux de l'affaire Hodgins dont j'ai parlé précédemment. Cette impression bleue de M. Lumsden comprend six dessins d'objets qu'il classerait comme roc vif, y compris de la roche de fond affleurante et de la roche formant des blocs de plus d'une verge cube.

L'hon. M. HAGGART: Comme l'honorable député (M. Carvell) me paraît renseigné sur les détails, aura-t-il l'obligeance de nous dire en quoi l'opinion de M. Lumsden antérieurement à la consultation donnée par le ministre de la Justice diffère des instructions qu'il a fait tenir à ses ingénieurs?

M. CARVELL: Il va nous falloir revenir sur nos pas quelque peu. Tout d'abord, je n'ai pas de déclaration nette de M. Lumsden à cet égard, mais, l'examen de la correspondance me donne à penser que M. Lumsden interprétait les termes "roche en masses de plus d'une verge cube," comme signifiant une roche de plus d'une verge cube. Mais au moment d'écrire à M. Newcombe, il se persuada que sous l'appellation de " roc vif," il fallait comprendre toute roche assemblée présen-

tant un volume d'une verge cube ou plus dont aucune partie constituante n'aurait moins d'un pied cube de volume, et que, de l'avis de l'ingénieur, il était plus facile d'enlever par le sautage. Après avoir pris connaissance de l'opinion de M. Newcombe, il modifia cette définition de manière à y comprendre toute roche assemblée en masses, peu importe la grosseur des morceaux, pourvu que l'ensemble eût un volume d'à peu près une verge cube, et que, de l'avis de l'ingénieur, il fût plus facile de l'enlever par le sautage. La première indication désignait un objet que ni moi, ni l'honorable représentant de Toronto-nord ne classerions comme roc vif, car cela veut dire une roche de fond affleurante, une simple protubérance directe d'un rocher, où l'on pratique une tranchée pour ensuite faire l'estimation de la quantité des déblais.

L'hon. M. FOSTER: Ce pourraient être des roches isolées.

M. CARVELL: Non, la roche de fonds.

L'hon. M. FOSTER: M. Lumsden dit qu'il s'agit peut-être de roches isolées.

M. CARVELL: M. Lumsden dit dans l'illustration qu'il s'agit de la roche de fond. L'item suivant comprend la roche en cailloux de plus d'une verge cube, et il donne ici une illustration de deux gros cailloux, qu'à mon avis nous pourrions, l'ho- détaché de plus d'une verge cube, et il tinguer de la roche de fond, car nous pouvons reconnaître la roche de fond en la voyant. Lorsque la roche a plus d'une verge cube cela devient de la roche de fond. L'item suivant n'est pas aussi facile à comprendre. Le numéro 3 est un conglomérat de roche. Il ne donne pas de définition exacte de ce que cela veut dire, mais il donne une illustration. Cela veut dire un certain nombre de cailloux de dimensions diverses, probablement de pas plus d'une verge cube, cimentés ensemble par quelque substance tellement compacte, que, dans l'opinion de l'ingénieur, cela forme un conglomérat. Le numéro 4 est plus petit parce que, dit-il, il est composé de roches détachées de la roche de fond en masse de plus d'une verge cube. Ceci, à mon sens, ne diffère pas beaucoup du caillou. La cinquième illustration est celle à propos de laquelle la difficulté est survenue. Ceci se compose de roches en masses de plus d'une verge cube, des roches agglomérées qui, dans l'opinion de l'ingénieur, peuvent être enlevées plus facilement au moyen de pétardement. Or, je désire que mon honorable ami écoute avec attention les commentaires faits au sujet de cette illustration par M. Lumsden.

Le n° 1 est une simple affaire de mesurage de la part de l'ingénieur. Le n° 2 est une simple affaire de mesurage de déblai de roche. Le n° 3 est une simple affaire de mesurage de la part de l'ingénieur. Le n° 4 est une simple affaire de mesurage de déblai de roche. Quant aux numéros 5 et 6, pour découvrir si le déblai peut être fait plus facilement au moyen du pétardement, il faut que l'ingénieur assiste à l'exécution des travaux ou s'en rapporte à le décision de l'ingénieur en charge dont le devoir est de visiter fréquemment les travaux en voie d'exécution.

Remarquez bien qu'il admet lui-même, en 1908, que pour décider cette question, il faut que l'ingénieur en chef voie ces travaux lui-même ou qu'il s'en rapporte à la décision de l'ingénieur en charge dont c'est le devoir de visiter fréquemment les travaux en voie d'exécution.

Or, monsieur l'Orateur, je veux déclarer ici, et je ne le fais pas dans le but de critiquer M. Lumsden, que, jusqu'au mois de juin 1909, M. Lumsden n'a jamais parcouru 25 milles des 800 milles de chemin de fer en voie de construction. Je dis que je ne trouve pas à redire contre lui. C'est un vieillard, et il est probable que ses infirmités l'ont empêché de le faire. Et d'après les instructions données par lui à ses ingénieurs en janvier 1908, s'il n'avait pu le faire lui-même, s'il n'avait pas la vigueur physique nécessaire pour exécuter cette partie des instructions, je dis qu'il n'y a pas d'autre conclusion logique à tirer que celle-ci: il aurait du laisser ce travail aux ingénieurs en charge des travaux, et il y avait des ingénieurs en charge de chaque mille de l'entreprise, un ingénieur en charge de chaque dix milles, puis un ingénieur de division et un ingénieur de section. Il n'y a pas un homme sur terre qui ait le droit de classifier ce travail, ou qui puisse le classifier, si ce n'est l'ingénieur en charge des travaux. J'ai pris plus de temps à discuter ce point que je ne l'aurais voulu parce que je crois qu'il forme la base de toute la controverse. Cette impression ou bromure est celle qui a été envoyée à ses ingénieurs par M. Lumsden. Cette impression ou bromure a été reçue par tous les ingénieurs employés à ces travaux y compris les ingénieurs locaux. Les travaux ont été poursuivis et, dans l'affaire Hodgins, nous avons eu le témoignage de M. Armstrong, qui était l'ingénieur de section du Grand-Tronc-Pacifique pour la section "F", à l'effet que, s'il eût connu le contenu de la lettre de M. Lumsden à ses ingénieurs, lettre dont j'ai parlé, il n'aurait pas déclaré qu'il y avait eu majoration de la classification dans la section "F" avant le jour où il a quitté les travaux, qui était, je crois, en mars ou avril de 1908. Mon honorable ami de Grey (M. Middlebro) a lu des lettres écrites par M. Woods et qui remontent à 1907. Mais lorsque M. Woods a écrit ces lettres, il ne savait pas quelle était l'interprétation de cette clause de M. Lumsden. L'honorable député de Simcoe (M. Lennox) n'a

pas parlé dans ce sens au sujet de ces lettres, parce qu'il savait que M. Woods ignorait quelle était cette interprétation lorsqu'il a reçu ces lettres. L'honorable député de Hamilton (M. Barker) le savait, et tous les honorables députés qui ont suivi cette enquête d'une façon un tant soit peu intelligente, le savaient. Seul, l'honorable député de Grey-nord devait venir ici lire ces lettres de M. Woods et dire que, parce que M. Woods avait ainsi protesté, il doit y avoir quelque chose de louche dans la conduite de l'ingénieur, lorsque, de fait, M. Woods ne savait pas quelles instructions avaient été données par M. Lumsden lorsqu'il a écrit ces lettres.

M. MEIGHEN: On n'avait pas encore donné d'instructions alors.

M. CARVELL: Certainement non, mais après que les instructions eussent été données.

M. MEIGHEN: Elles ne s'appliquaient pas du tout à ceci.

M. CARVELL: Les ingénieurs disent qu'elles s'y appliquaient. Les ingénieurs étaient sur les travaux, et ils disent qu'elles s'appliquaient à ceci, et qu'ils ont classifié les travaux conformément à ces instructions. Je voudrais demander à mon honorable ami s'il a jamais visité une partie de chemin de fer en voie de construction. Je veux dire une partie des travaux dont le déblai est classifié comme pierres détachées ou comme roche de fond. Si cela lui est arrivé, il verra que M. Lumsden avait parfaitement raison de donner les instructions qu'il a données en ce qui concerne la classification du n° 5.

M. MEIGHEN: Je puis dire à l'honorable député que j'ai demeuré à deux ou trois cents verges de pareils travaux. Cependant, je ne critique pas les instructions de M. Lumsden.

M. CARVELL: Je recommanderais à tous les honorables députés de visiter une partie quelconque de ces travaux pendant qu'ils sont en voie d'exécution. Je dois dire qu'après mon retour chez moi en 1908, à la suite de l'enquête Hodgins, j'ai eu la curiosité de visiter une partie des travaux. J'ai visité environ 75 milles des travaux; je les ai parcourus. J'ai visité des centaines de sections, je les ai examinées et j'affirme qu'il n'y a pas un seul homme, pas même un ingénieur, qui puisse aller à une coupe parachevée dont les déblais ont été classifiés et en arriver honnêtement à une conclusion quant à la manière dont le déblai devrait être classifié. J'admets que s'il s'agit tout simplement de la roche de fond, vous pouvez mesurer la coupe transversale. Mais s'il s'agit de conglomérat ou de roches agglomérées, je dis qu'alors il n'y a pas un homme, pas même M. Lumsden ni l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique, qui puisse dire exactement comment les travaux devraient être classifiés. Qu'il me soit permis de citer un exemple. Je crois que mon honorable ami de Grey-nord dit qu'il peut y avoir un rocher de forme conique au centre même de la coupe. Ce rocher est enlevé, jeté sur une remblai et nul ne peut dire de quels matériaux il était formé. Il y a une autre chose que je veux démontrer. Lorsque le travail est achevé, s'il y a de la terre par-dessus le rocher, il faut que cela soit nivelé et qu'on aménage une déclivité d'un et demi sur un, comme l'a dit mon honorable ami, ce qui veut dire que pour chaque distance d'un pied et demi il y a une élévation perpendiculaire d'un pied. Et lorsque tout cela a été taluté jusqu'en roc, nul homme sur terre, à moins que ce ne soit un ingénieur pratique, ne pourrait supposer qu'il y a là la moitié des matériaux classifiés qui y sont réellement. J'admets qu'il est probable que l'ingénieur ait compris cette difficulté.

J'admets qu'il ait pu en tenir compte et se rapprocher de la véritable classification de cette tranchée beaucoup plus que ne pourrait le faire celui qui n'est pas au courant. Mais l'ingénieur pratique lui-même ne saurait en juger exactement à moins qu'il ne s'agisse de la roche de fond. Pour pousser ce raisonnement un peu plus loin, nous avons des roches comme celles qui sont indiquées dans les nos 3 et 5. C'est le conglomérat ou la roche agglomérée. D'après le jugement de l'ingénieur, cette roche a été enlevée au moyen du pétardement.

L'hon. M. FOSTER: Je vais intervenir de nouveau si mon honorable ami veut me le permettre. Lorsqu'il nous lit ces numéros dans quel document les lit-il? Je m'en rapporte à la déclaration faite mardi par le ministre et aux documents qu'il a présentés relativement aux interprétations de l'ingénieur en chef. Ses instructions avec ses interprétations portent la date du 14 janvier 1908. Ce sont des interprétations données par M. Lumsden le 14 janvier 1908, acceptées par M. Woods le 20 février 1908 et incorporées un peu plus tard dans la convention à ce sujet. Il y a quelques différences entre ceci et ce que lit l'honorable député.

M. CARVELL: Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de différence entre ce que dit mon honorable ami et moi-même. Il est un peu mêlé dans ses dates, mais il est évident qu'il parle du même sujet que moi.

L'hon. M. FOSTER: Je prends les dates données par le ministre.

M. CARVELL: Alors le ministre était mêlé dans ses dates, mais il parle du même sujet que celui dont je parle. J'ai envoyé à mon honorable ami (M. Foster) une impression ou bromure et s'il veut me faire l'honneur de la consulter il constatera que

c'est une copie exacte de l'illustration qui se trouve à la page 430 des accusations de Hodgins. Il constatera de plus que cela est signé " Hugh D. Lumsden ". Naturellement, il comprend que c'est une impression ou bromure d'après un dessin.

L'hon. M. FOSTER: Je suppose que c'est de cela dont parle M. Lumsden lorsqu'il dit:

J'annexe un diagramme pour expliquer ce qui précède, et, à mon avis c'est là tout ce qui est compris dans l'article 34 touchant la roche compacte.

M. CARVELL: Je le crois.

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

Reprise de la séance.

M. F. B. CARVELL (Carleton, N.-B.) : Monsieur l'Orateur, lorsque la séance a été suspendue à 6 heures, je m'efforçais d'indiquer au point de vue pratique quelques-unes des difficultés de la classification en fait de construction de chemin de fer. J'avais lu les instructions données par M. Lumsden à ses ingénieurs le 10 janvier 1908 quant à son interprétation des devis relatifs à la roche compacte. Je vais maintenant parler de l'article du devis original, et voici ce qu'en dit M. Lumsden:

Toutes les grosses pierres et tous les gros cailloux mesurant plus d'un pied cube et moins d'une verge cube, et toutes les pierres détachées soit in situ, soit autrement, qui peuvent être enlevés à la main, le pic ou la pince; tout le gravier cimenté, toute la glaise indurée et autres matériaux qui ne peuvent, dans l'opinion de l'ingénieur être labourés avec une charrue à terrassement de dix pouces tirée par un attelage de six bons chevaux bien conduits et sans qu'il soit nécessaire de pétarder bien que l'on puisse être occasionnellement obligé d'avoir recours au pétardement, seront classifiés comme pierres détachées.

Sous ce chef j'inclurais aussi:

Toutes les grosses pierres et les gros cailloux de plus d'un pied cube et de moins d'une verge cube, non compris dans l'article 34.

2. Toutes les roches détachées en place ou autrement, qu'on peut enlever manuellement, au moyen du pic ou de la barre, non comprises dans l'article 34.

3. Tout le gravier cimenté, l'argile endurcie et les autres matériaux qu'il est impossible, de l'avis de l'ingénieur, de labourer avec une charrue de 10 pouces pour réduction de la pente, charrue traînée par un attelage de de six bons chevaux bien conduits; et sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours au pétardement, bien qu'on y puisse parfois recouvrir.

Voilà une interprétation de l'article que tout le monde aurait pu donner, et appliquons ici le critère. Voici des matériaux qui, de l'avis de l'ingénieur ne sauraient figurer parmi les substances de roc vif, et la première question se pose ici: peut-on labourer ces matériaux avec un attelage de six chevaux et une charrue de dix pouces? Puisque invariablement, la solution de cette question doit être laissée à l'ingénieur qui classifie l'ouvrage; car il est impossible d'utiliser pour partie de ce travail un attelage de six chevaux et une charrue. L'autre question qui se pose est celle-ci: peut-on enlever ces matériaux à la main, au pic ou avec la barre? Il est facile de dire si on peut faire ce travail à la main, car le premier venu peut en tenter l'essai. Mais peut-on enlever ces substances au pic? Un terrassier de chemin de fer, s'il y consacre le temps voulu, peut enlever au moyen du pic un banc de roche, ou bien il pourrait, avec le levier, s'il en prend le temps, forer un trou de trois pieds de profondeur dans le roc vif. Mais jamais ingénieur n'a prétendu que lorsqu'il est physiquement impossible d'enlever ces matériaux au pic ou à la barre, il faille nécessairement les classer parmi les roches détachées. Il faut user le sens commun en pareille matière. La question est de savoir si raisonnablement l'ouvrier, employé à la construction d'un chemin de fer, pourrait enlever ces matériaux au pic ou à la barre, ou bien s'il serait possible, de l'avis des ingénieurs, de labourer cela, avec un attelage de six chevaux et une charrue de dix pouces. Si pareil labourage est impossible, alors il ne faudrait pas faire figurer ces substances parmi les roches détachées et s'il est possible d'effectuer ce labourage, alors il faudrait les classer ainsi. Si j'insiste sur ce point, c'est uniquement afin de montrer dans quelle large mesure doit exercer sa propre discrétion l'ingénieur chargé de ce travail de classification.

J'essaie aussi de démontrer, monsieur l'Orateur, qu'il vous serait impossible à vous comme à moi, et même à tout ingénieur expérimenté, de classifier cet ouvrage, sur examen effectué un an plus tard, alors que l'usure des roches en a aplani la surface et leur donne un aspect différent de leur aspect primitif. Aux termes des cahiers des charges, tout substance autre que le roc vif et la roche détachée figurait parmi les déblais ordinaires.

Revenons un instant à l'argument formulé par le député de Simcoe (M. Lennox) qui a mûrement étudié la question et a bien mérité de la Chambre et du pays pour le travail qu'il s'est imposé dans la préparation de sa thèse. Je tiens à discuter loyalement les questions soulevées par mon collègue, et à lui rendre justice, en temps et lieu. Sur un point, mon collègue a évidemment manqué de loyauté, peut-être sans préméditation. Il nous a cité des exemples d'un travail dont le prix, déterminé par les ingénieurs, avait dépassé leurs prévisions, et il a ajouté que cette majoration n'avait eu lieu que pour trois articles figurant au marché. Il figure au traité 104 articles et bien que l'honorable député ne l'ait pas dit en toutes lettres, la conclusion qui s'impose c'est que la divergence

entre les prévisions et le coût réel s'accroîtrait également dans les 101 autres item. Le député de Lanark (M. Haggart), qui s'y entend en matière de chemins de fer, sait parfaitement qu'en pareille matière, les trois articles, roc vif, roche détachée et déblais ordinaires représentent 90 p. 100 du coût global de l'entreprise et parfois davantage. Lorsque l'honorable député (M. Lennox), étudiant les trois item, veut nous persuader que l'on constatera l'existence d'une majoration bien plus alarmante, lorsque les autres articles viendront en discussion, je le dis à regret, il ne fait pas preuve à l'endroit de la Chambre de cette loyauté dont il est coutumier et à laquelle nous avons droit.

En outre, l'honorable député a passé sous silence le prix des quantités de substances à enlever. Les prix oscillent de 25 cents la verge, pour déblais ordinaires, à 50 ou 60 cents pour roches détachées et $1.50 pour roc vif; mais notre collègue a passé sous silence le prix de transport ou de camionnage. Aux termes du contrat, l'entrepreneur est tenu d'enlever tous les déblais jusqu'au niveau de la voie et de placer les matériaux dans l'excavation la plus proche, de chaque côté, ou bien là où l'ingénieur lui donne instruction de le faire. L'entrepreneur est tenu de voiturer ces matériaux à 500 pieds de distance, sans rémunération supplémentaire; mais lorsqu'il camionne ces matériaux au delà de 500 pieds, il obtient un cent par 100 pieds la verge. Puis, lorsque les déblais sortis de la tranchée ont été utilisés dans le remblai contigu, s'il ne reste plus rien à la tranchée, il faut recourir à quelque autre méthode. C'est ce qu'on appelle remorquage. Pour ce service, l'entrepreneur reçoit une rémunération oscillant entre 45 et 50 cents la verge et en règle générale, il ne s'agit que de transport de déblais ordinaires, à moins que l'ingénieur n'autorise l'entrepreneur à voiturer d'autres matériaux. Ainsi, voilà des millions de déblais ordinaires qui figurent au prix de 45 à 50 cents la verge, au lieu de 25 cents, et avant de s'aventurer à discuter cette question de quantités et de prix tout député devrait s'éclairer à cet égard. Mon collègue le connaissait sans doute ce détail, mais cela lui aurait échappé.

M. BLAIN: N'existe-il pas un prix spécial pour ce genre de travaux?

M. CARVELL: C'est précisément ce que je suis à dire à la Chambre; mais il s'agit ici de déblais ordinaires et ces matériaux figurent dans les quantités de terre enlevées, et à un prix spécial. Ce prix est d'environ 45 à 50 cents la verge et c'est le prix en vogue, tant que la distance à parcourir pour ce remorquage ne dépasse pas cinq milles.

Si l'entrepreneur, pour une raison quelconque, est obligé de transporter ces matériaux au delà de ces cinq milles, il obtient un certain prix par mille supplémentaire et si je ne me trompe, c'est un cent la verge par mille pour le remorquage. Le coût des déblais ordinaires se trouve ainsi, parfois, majoré de 100 p. 100, ce qui explique, dans une certaine mesure, l'augmentation du prix; mais notre collègue a bien eu soin de n'en souffler mot.

L'hon. M. HAGGART. Combien y a-t-il de travail de ce genre?

M. CARVELL: Dans un certain endroit de la section "A", par exemple, il y a 300,000 verges de remorquage; dans un autre endroit, 250,000 verges. Au Nouveau-Brunswick, la section "A", il y a peut-être 1,000,000 de verges de remorquage et ce sont là des détails qu'il faut bien entendre, pour discuter ces questions sensément.

M. BLAIN: Un ingénieur, en dressant ses prévisions primitives, ne tiendrait-il pas compte de cela, au préalable?

M. CARVELL: Je ne m'érige pas en juge de l'ingénieur, et ni le député de Peel (M. Blain) ni personne autre ici ne sauraient affirmer qu'un ingénieur lorsqu'il parcourt le terrain pour faire des études préalables ou même pour établir le tracé, peut évaluer avec exactitude, à une verge près, ce qu'il faut faire pour la construction d'un réseau de 1,800 milles de longueur. Venons-en à la section "F" et aux diverses sections, dans l'ordre suivi par le député de Simcoe (M. Lennox). Il affirme que, lorsque le travail sera terminé, l'augmentation du coût au delà des prévisions de l'ingénieur sera de $2,700,000. Envisageons la question, en hommes d'affaires. L'ingénieur parcourt 200 milles du réseau projeté. Il examine la configuration du pays, ses collines et ses vallées, il étudie les rivières; il juge s'il se rencontrera beaucoup de rochers et il dit: "Je conclus que sur 1,000,000 de verges de déblais, il y aura 1,000 verges de roc vif et 200,00 verges de roches détachées, le reste se composant de déblais ordinaires.

Je serais curieux de savoir comment un ingénieur pourrait dire, à mille ou cent mille ou cinq cent mille verges près, quelles seront les divers matériaux rencontrés dans un million de verges de déblais. Il ne saurait forer de puits; les ingénieurs modernes ne le font pas. Il peut bien enfoncer des barres d'acier dans le sol et juger qu'au delà de tant de pieds de déblai ordinaire, le roc vif apparaîtra. Soyons raisonnables; je regrette l'absence du député de Simcoe (M. Lennox), car je l'adjurerais de se montrer raisonnable et d'avouer que nul expert au monde ne saurait dire s'il trouvera ces matériaux cimentés mentionnés par M. Lumsden, ces roches de conglomérat ou pierres en pudding dont il parle aussi, ou des substances à travers lesquelles pourrait ou ne pourrait pas passer la charrue traînée

par un attelage de six chevaux, là où ces matériaux se trouvent à vingt ou trente pieds de la surface.

M. BARKER: L'honorable député prétend-il qu'un ingénieur éprouverait la moindre difficulté à dire s'il se rencontrera 100,000 ou 500,000 verges de sable ou de roche compacte.

M. CARVELL: Ni au Canada, ni ailleurs on n'a encore construit un seul chemin de fer, sans que cet élément inconnu ait existé, et c'est l'erreur la plus commune connue des ingénieurs.

Je tiens à élucider ce point par un exemple. Il y a environ un an, en compagnie de l'ingénieur en chef, j'ai visité une grande partie des travaux au Nouveau-Brunswick Nous arrivâmes à une tranchée où il y avait probablement 150,000 verges de matériaux. Dans leur estimation, les ingénieurs firent figurer ces matériaux parmi le roc vif. Le sous-entrepreneur, un citoyen de Sydney (Nouvelle-Ecosse) accepta les travaux, dans la conviction qu'il y avait 150,000 ou 200,000 verges de roc vif; or on a constaté qu'il ne se trouvait pas même 25,000 verges de roche compacte dans toute la tranchée, et cependant les ingénieurs avaient déclaré que c'était du roc vif. Si le député de la Rivière-à-la-Pluie (M. Conmee) était ici, il pourrait, à titre d'entrepreneur de chemins de fer, corroborer mes affirmations et cette observation s'applique à une foule de circonstances. Les ingénieurs, après un rapide coup d'œil jeté sur le sol, disent, qu'à leur avis, on y trouvera du sable, et on y rencontre le roc vif. Que mes collègues visitent ces énormes travaux qu'ils se rendent compte des choses par eux-mêmes et ils resteront convaincus de l'exactitude de ce que j'avance.

Venons-en à la section "F". Ici nous avons une estimation basée sur les quantités et sur la classification estimative de $12,000,000, dont M. Hodgins est l'auteur. J'ai dit, avant la suspension de la séance, que le major Hodgins a omis de sa classification un certain nombre l'articles dont l'un notamment, le déblai d'un pied au-dessous du niveau de la voie dans toutes les tranchées pratiquées dans le roc, s'élève à un demi-million de dollars. En me reportant aux débats, je constate que cette dépense atteindrait le chiffre de $495,000, pour 300,000 verges de roche compacte dont il n'a pas tenu compte.

J'ai aussi examiné la déposition de M. Poulin à la page 485 de l'enquête. M. Poulin a fait une déclaration à laquelle j'ai déjà fait allusion et il affirme que M. Hodgins n'avait pas évalué les travaux dans le contrat et dans le nivellement qui s'élevait à $1,500,000 et par conséquent au lieu que ces travaux soient évalués au coût de $12,000,000, comme l'honorable député de Simcoe (M. Lennox) l'a déclaré l'autre jour, cela aurait dû être évalué par M. Hodgins lui-même, s'il avait compris toutes les choses qui ont été négligées, à $1,350,000. D'après mon honorable ami de Simcoe-sud (M. Lennox) cela n'a coûté que $12,892,000 ou moins que cela n'aurait dû coûter d'après la propre évaluation de M. Hodgins lui-même. Je tiens à dire à mon honorable ami une autre chose au sujet de cette section. C'est une question à propos de laquelle il n'existe pas de document public, mais j'en fais l'affirmation, et ce sera la chose la plus facile du monde pour mes honorables amis de la vérifier en demandant un état qui sera rapidement déposé. Mon honorable ami de Simcoe-sud (M Lennox) se plaint que dans ce contrat, comme dans beaucoup d'autres, pour quelque motif inexpliqué—et il y a toujours la supposition qu'on trouve quelque chose de louche au fond—le terrain ordinaire a constamment diminué et la roche dure a augmenté. Dans la section "F", un demi-million de verges de terrain ordinaire disparaît et reparaît comme roche dure, et cela a été fait à dessein et avec le consentement des ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique et de tout le monde. Cela devrait être fait ainsi.

M. BARKER: Donnez des détails.

M. CARVELL: Je les donnerai.

M. BARKER: Donnez-les maintenant.

M. CARVELL: Il s'agissait de poursuivre la voie en comptant les lacs. L'expérience des entrepreneurs de chemins de fer et des ingénieurs est que, en beaucoup d'endroits quand vous remplissez une nappe d'eau avec de la terre ordinaire—si encore c'était du sable ce ne serait pas trop mauvais—ce ne la tient pas; cela devient de la boue et la terre se dilue. Nous avons de nombreux exemples à l'appui. Il y en a un sur le Pacifique-Canadien, entre ici et Montréal et il y en a un autre, comme mon honorable ami de Lanark-sud (M. John Haggart) le sait, au Nouveau-Bruswick, entre Saint-Jean et Rothesay. On a rempli le trou dans le Nouveau-Bruswick depuis quarante ans et c'est à recommencer toujours. Afin d'obvier à cet état de choses, on a pris de la roche dure à même les tranchées et on l'a déposée dans ces talus et, de cette façon, on a fait des jetées en roche dure.

M. BARKER: Vous ne pouvez pas prendre de la roche dure où il n'y en a pas.

M. CARVELL: On l'appelle de la roche éclatée et c'est le sujet dont je vais parler.

L'hon. M. HAGGART: Quelle a été la quantité évaluée sur cette section spéciale et comment s'est-elle augmentée par suite des difficultés que l'honorable député a mentionnées?

M. CARVELL: Je l'ignore. Mais je puis dire à l'honorable député que la roche dure a été augmentée par les besoins réels d'après l'évaluation, d'environ un million de verges cubes. Les ingénieurs ont évalué à un demi-million de verges de terrain ordinaire ce qui était nécessaire pour faire les remplissages et ils ont dû se procurer de la roche, non pas dans les tranchées ordinaires mais en dehors des tranchées. Ils les ont élargies et ils ont pris un demi-million de verges de roche dure, ils l'ont brisée et ont fait les remplissages.

M. BARKER: Indiquez le poteau milliaire où cela s'est passé.

M. CARVELL: Je ne le puis. Je crois que j'ai parlé honnêtement à la Chambre.

M. BARKER: L'honorable député ne peut pas l'indiquer?

M. CARVELL: J'ai dit à la Chambre que j'avais reçu les renseignements des ingénieurs et qu'ils pourraient être vérifiés si l'on en demande un état.

M. BARKER: L'honorable député aurait dû indiquer le poteau milliaire.

M. CARVELL: J'accepte volontiers que l'honorable député de Hamilton (M. Barker) ou tout autre membre de la Chambre fasse la critique de mes observations quand j'aurai fini, mais j'espère que l'honorable député ne me fera pas la leçon pendant que j'ai la parole.

M. BARKER: Je tiens à ce que les faits soient établis pendant que l'honorable député en parle.

M. CARVELL: Je montrerai qu'il y a d'autres cas d'utilisation de roche éclatée, et je pourrais donner à l'honorable député l'indication du mille, je pourrai lui donner tous les détails. C'est-à-dire que je peux lui donner les stations et il est assez compétent en chemin de fer pour savoir ce que cela veut dire. J'ai ici un état adressé à la Chambre, portant le n° 12603, déposé quelques jours avant Noël. Il a trait au contrat Kitchen, section "A".

M. BARKER: Je pensais que l'honorable député parlait de M. Hodgins?

M. CARVELL: C'est ce que je fais. Mais mon honorable ami (M. Barker) désire des faits et je vais lui en donner. Prenez dans la section "A" les stations 500 et 1070. C'est préférable que d'indiquer les milles, puisque cela donne les distances tous les cent pieds. On avait besoin de remblai pour un volume de 392,000 verges cubes à remorquer.

L'ingénieur, dans son rapport, a déclaré qu'il était impossible de trouver dans le contrat Kitchen un remblai de terrain ordinaire. Il fit la proposition de se procurer de la roche près de l'endroit où il fallait remplir ces creux d'eau ou faire ces talus en dehors de la voie régulière. Or, il a été établi par l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro) que les talus en terre ont une inclinaison de 1½ par 1—c'est-à-dire que pour chaque pied perpendiculaire votre talus s'étend sur un pied et demi. Si la distance perpendiculaire de l'épaulement du talus est de 50 pieds, elle sera de 75 pieds depuis ce point jusqu'à la limite extérieure du talus. Il est connu des ingénieurs que les talus en roche ne s'écartent pas autant. Je crois que les chiffres sont de 1¼ par 1, ou dans quelques cas, beaucoup moins encore.

M. BARKER: Très souvent, ils sont perpendiculaires.

M. CARVELL: Pas quand ils sont en roches brisées.

M. BARKER: Vous pouvez le voir souvent sur le Pacifique-Canadien.

M. CARVELL: Je tiens à dire à l'honorable député qu'il ne sait pas comment les voies de chemins de fer sont construites aujourd'hui, il est en retard de vingt-cinq ans. On creuse le rocher sur une tranchée de dix à quarante pieds de profondeur—j'ai vu une tranchée sur le Grand-Tronc-Pacifique de quatre-vingts pieds. On creuse dans la montagne—c'est ce qui s'appelle forer—environ quarante pieds. On fait ensuite un sondage qu'on élargit. Quand tout est prêt on introduit cinq à dix tonnes d'explosif et on fait sauter dix à quinze mille verges cubes de matériaux d'une seule explosion; ils sont brisés en morceaux si petits que l'on peut les ramasser avec la pelle à vapeur, les remorquer et les déverser sur le talus. Ces matériaux ne se tiendront pas perpendiculairement; il n'y a qu'à dire comment cela se fait pour montrer que l'honorable député (M. Barker) ne connaît rien de ce qu'il dit.

Retournons maintenant à la section "A". Il fallait se procurer 392,000 verges de ballast et les ingénieurs ont dit dans leur rapport qu'ils ne pouvaient pas se procurer ces matériaux à même les travaux. Comme un talus en roche ne devait pas être aussi large à la base qu'un autre, il n'y avait pas besoin d'autant de verges pour le construire. De plus, tous les ingénieurs savent qu'une verge de terrain ordinaire, quand elle est placée dans un talus, ne prend pas plus de place qu'une verge, et elle se réduit un peu car elle est plus tassée que lorsqu'elle était dans sa position naturelle sur la terre. Enfin, comme vous le savez, toutes les mesures dans la construction d'un chemin de fer sont prises sur le lieu même.

C'est-à-dire quand on paie l'entrepreneur pour des débris de roche brisée, on le paie

suivant le nombre de verges, tels que se trouvent les matériaux dans le tas où ils sont pris. Mais quand ils sont brisés, remorqués et versés sur le talus, une verge de roche fera de 1 verge et 6-10 à 1 verges 9-10. De sorte que vous avez plus de verges dans le talus lui-même et vous avez moins de verges à payer sur place. Vous devrez réduire le nombre de verges dans les deux cas. On établit encore le coût par train remorqué. Supposez que l'on soit obligé d'aller jusqu'à quinze milles. Dans le contrat Kitchen, on payait 45 centins la verge. On avait donc calculé que le talus construit en terre commune coûterait au pays la même somme d'argent qu'un talus construit en débris de roche à $1.10¼. L'ingénieur proposa à la compagnie Kitchen de lui accorder un marché spécial pour faire ces talus à ce prix et elle a accepté et a fait l'ouvrage. Ainsi 400,000 verges cubes de roche dure. . .

L'hon. M. GRAHAM: Qui ne figuraient pas dans le devis?

M. CARVELL: Non, dans les devis il était question de 500,000 ou 600,000 verges de terrain ordinaire. Ici vous avez un exemple qui vous montre comment 600,000 verges cubes de terrain ordinaire ont disparu et comment la roche dure a été augmentée de 400,000 verges et pourtant sans coûter un sous au pays.

M. BARKER: Si l'honorable député voulait indiquer le poteau milliaire nous pourrions voir si cela s'est passé ainsi dans l'autre cas.

M. CARVELL: J'avais indiqué la station à l'honorable député.

M. BARKER: L'honorable député parle de ce qui est arrivé au Nouveau-Brunswick Indiquez le poteau milliaire où vous dites qu'une chose pareille s'est produite dans la section "F".

M. CARVELL: Je ne répondrai pas à mon honorable ami (M. Barker) sur ce point. Comme le dit mon honorable ami de Pictou (M. E. M. McDonald) il ne s'agit pas du Nouveau-Brunswick. J'ai dit qu'on devait utiliser de la roche au Nouveau-Brunswick et on peut montrer aussi qu'on a dû en utiliser dans la section "F". Cela s'est fait avec le consentement de tout le monde, cela n'a pas coûté au pays un dollar de plus et vous avez un ouvrage de beaucoup supérieur. Mais il y a plus, je puis vous montrer des endroits sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, où les évaluations primitives avaient été faites pour des viaducs d'acier, mais la commission du Grand-Tronc-Pacifique a pensé qu'il serait préférable de construire des talus en matériaux solides. Naturellement cela coûte davantage. Dans les évaluations, ces remplissages ne sont pas mentionnés parce que les emplacements devraient être traversés avec de l'acier. Mais les commissaires ont réfléchi qu'il serait préférable de faire des travaux permanents.

Je puis vous indiquer un endroit dans la section "A", où il a fallu employer 250,000 verges de matériaux pour remplir une de ces places qui, d'après les évaluations primitives, devaient être traversées avec de l'acier. Ainsi les quantités sont augmentées. De plus dans un de ces cas on a dû remplir avec de la roche parce qu'on ne pouvait pas se procurer de la terre. Je crois que c'est dans la section "A".

J'espère maintenant avoir donné assez d'exemples pour montrer comment ces quantités ont été modifiées en comparaison des évaluations primitives jusqu'aux quantités qui ont été par la suite complétées. Mon honorable ami de Simcoe a parlé de toutes ces questions et j'en parlerai à mon tour. Il a pris la première section à l'ouest de Moncton.

C'est une chose généralement bien connue que presque toutes ces entreprises du Grand-Tronc-Pacifique ont été retrocédées à des sous-entrepreneurs. La compagnie ne s'est réservée qu'un faible pourcentage à peine suffisant pour se rembourser de ses frais de finance, et le reste a été abandonné aux entrepreneurs. Ces derniers ne sont pas, à proprement parler des sous-entrepreneurs, car dans une entreprise ordinaire le sous-entrepreneur concède 15 p. 100 à l'entrepreneur principal, et ici le Grand-Tronc-Pacifique s'est reservé moins de 5 p. 100.

Ceux qui s'imaginent que le Grand-Tronc-Pacifique ne surveille pas très attentivement tout ce qui se fait d'un bout à l'autre de la ligne se trompent grandement. Les ingénieurs sur ces travaux, que j'ai presque tous rencontrés, sont d'opinion que le Grand-Tronc-Pacifique se montre animé d'un esprit très hostile et trouve à redire à tout ce qui se fait. Dans le Nouveau-Brunswick, la compagnie recrimine peut-être moins qu'ailleurs; nous avons eu très peu de plaintes de cette province. Sur une section, la section n° 2, il n'y en a pas eu une seule. Au sujet des travaux de Kitchen qui ont coûté plus qu'ils n'auraient dû, au dire de mon honorable ami, il y a eu très peu de protestations; mais ce n'est pas le Grand-Tronc-Pacifique qui a concédé ces travaux.

L'honorable député prétend, que dans la première estimation, pour cette division n° 2, il n'y avait pas de roc vif du tout. Il est arrivé qu'il y a eu de 10,000 à 20,000 verges de roc vif, sur toute la division. Or, je demande s'il faut condamner un ingénieur, le traiter comme un criminel et un voleur, parce qu'il a dit que sur une distance de 50 milles, il ne croyait pas rencon-

trer de roc vif, et qu'il s'est trompé de 20,000 verges. Il suffit de prendre connaissance du devis pour comprendre que n'importe quel ingénieur peut commettre la même erreur. C'est une simple erreur de jugement, et je suis toujours étonné de voir que ces ingénieurs arrivent si près de la vérité, dans leur première estimation.

L'honorable député passe ensuite à la division n° 3, de Chipman à l'Intercolonial. Ici encore, dit-il, il y a 231,289 verges de roc vif qui auraient dû être comptées comme déblais ordinaires, et qui ont augmenté le prix des travaux de $341,000. Mon honorable ami me permettra de lui dire que sur cette section, il y a un endroit où le remblai en terre a été enlevé et remplacé par un remblai solide; et que ce travail a nécessité 200,000 verges d'excavations et a été fait avec le consentement des ingénieurs de la compagnie et ceux de la commission. L'honorable député profite de ces écarts entre les différentes estimations pour dire qu'il y a eu fraude, que quelqu'un devrait être traduit à la barre de cette Chambre, que quelqu'un devrait être publiquement déshonoré pour le restant de ses jours et traité comme un ingénieur qui se serait vendu à l'entrepreneur.

Est-ce ainsi que mes honorables adversaires voudraient voir traiter leurs amis, leurs fils, leurs frères, ou les fils et les frères de leurs amis? Je n'en dirai pas plus. Je crois avoir expliqué la raison de ces écarts entre la première estimation et le coût réel de certains travaux et si nos honorables amis veulent étudier attentivement la question, ils constateront qu'il y a en réalité très peu à dire.

Nous arrivons ensuite à la section comprise entre le 164e mille et le 195e, le contrat Kitchen. Ici, le coût des travaux dépasse de beaucoup les chiffres de la première estimation et j'avoue que les ingénieurs se sont trompés sur la quantité de roc vif qui s'y trouvait. J'ai déjà expliqué que 400,000 verges de roc vif ont été prises ailleurs et appliquées à cette section, et que le pays n'a pas eu un dollar de plus à payer que si les travaux avaient été exécutés conformément au devis et que si on avait fait un remblai en pierre au lieu d'un remblai en terre.

Mon honorable ami a aussi parlé des lignes blanches. La différence ici est si minime, que ce n'est pas la peine de la discuter. Je ne discuterai pas non plus la partie de la question qui concerne la province de Québec parce que je n'en connais rien, personnellement. Il n'y a pas de doute qu'il y a eu des augmentations dans les quantités, qu'il y aura une enquête, et que si on découvre quelque chose de répréhensible, ces quantités seront diminuées. Mais je ne veux parler que de ce que je connais, ou des choses dont j'ai la preuve dans les rapports qui ont été déposés.

M. CARVELL.

Cela nous ramène à l'objet même du présent débat. L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) prétend que les ingénieurs ont fait des classifications malhonnêtes, que la proportion de déblai de roc vif et de pierres dégagées a été considérablement augmentée et celle des excavations ordinaires diminuées. J'ai donné quelques-unes des raisons qui ont nécessité ces augmentations et j'ai même cité quelques exemples. Mais il y a encore une autre raison qui explique cette augmentation dans la quantité de roc vif. Quiconque s'y connaît tant soit peu en matière de construction de chemin de fer sait que lorsqu'il s'agit d'une coupe de 20, 30 ou 40 pieds dans le roc vif, ce travail ne se fait pas avec un pic et une cartouche de dynamite. Par ces procédés, le travail reviendrait à $10 la verge. On opère au moyen d'énormes charges de dynamite, de nitro-glycérine, ou de tout autre explosif. Est-il possible pour un ingénieur de calculer exactement la superficie d'une explosion qui fait sauter 10,000 ou 15,000 verges de roc d'un seul coup? Si l'excavation dépasse la largeur de la tranchée qu'on voulait avoir, cela constitue ce qu'on appelle l'excédent de déblais (overbreak) et sur le chemin de fer canadien du Pacifique on alloue de 13 à 25 pour 100 pour cet excédent. Tout cela augmente le coût. Quand les ingénieurs estiment les quantités, ils basent leur calcul sur la largeur de la tranchée, telle qu'indiquée sur le plan, et si à cela on ajoute de 10 à 25 pour 100 d'excédent inévitable de déblais, il faut augmenter d'autant les chiffres des estimations. Dans toutes ces opérations on enlève toujours plus de roc que ce qui était absolument nécessaire; et alors la question reste à débattre. Est-il juste de payer l'entrepreneur pour cet excédent de déblais? C'est un point sur lequel les deux parties doivent s'entendre.

L'hon. M. HAGGART: L'honorable député dit que l'estimation est basée sur les dimensions de la cuvette de la tranchée.

M. CARVELL: Oui.

L'hon. M. HAGGART: Comment se fait-il que les quantités de la cuvette sont moindres que celles qui sont extraites? Généralement elles sont inférieures.

M. CARVELL: Les quantités réellement extraites sont de beaucoup plus considérables que les quantités calculées d'après la cuvette de la tranchée. Mon honorable ami renverse la proposition.

L'hon. M. HAGGART: Les quantités estimées par les ingénieurs sont moindres que celles qui ont été extraites.

M. CARVELL: Libre à mon honorable ami de le prétendre; pour ma part, je dis que c'est le contraire.

L'hon. M. HAGGART: Pas du tout. J'ai examiné attentivement la question et j'ai constaté que les quantités estimées par les ingénieurs sont celles qui ont été payées

M. MIDDLEBRO: Avec la permission de mon honorable ami je puis expliquer que d'après les chiffres fournis hier par l'honorable député de Simcoe, chiffres que le ministre des Chemins de fer n'a pas contredit, puisqu'ils sont tirés des états déposés par le ministre lui-même, il est démontré que dans un cas les estimations indiquaient 15,000,000 de verges d'excavations, et d'après les certificats, elles n'ont été que de 10,000,000 de verges.

M. CARVELL: Je ne discuterai pas ce point avec les honorables députés; ils auront tout le temps nécessaire pour exposer leur côté de la question.

L'hon. M. HAGGART: Nous voulons les faits.

M. CARVELL: Je crois connaître les faits aussi bien que mon honorable ami, et avant que j'aie fini, il sera probablement de cet avis. Je dis donc qu'il y a cette question d'excédent de déblais dont il faut tenir compte. Mon honorable ami de Greynord a prétendu cet après-midi que M. Grant, après avoir été nommé ingénieur, est allé inspecter les travaux et que de sa propre initiative il a retranché environ $350,000 sur les travaux des sections "B" et "F". Je puis expliquer que $100,000 sur cette somme de $350,000, représentent des excédents de déblais, et n'ont rien à faire avec la classification. Si mon honorable ami l'ignore, il peut s'en assurer en demandant un rapport. On voit par là que la somme en discussion, concernant les sections "F" et "B", est considérablement réduite. Le chiffre total des sommes en dispute entre les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique et ceux de la commission n'atteint pas $1,000,000 sur $50,000,000 de travaux, soit moins de deux pour cent.

Quand on tient compte de la difficulté de classifier les déblais conformément aux instructions de M. Lumsden, doit-on qualifier un ingénieur de canaille parce qu'il y a une différence de 2 pour 100 entre ses estimations ou celles de son prédécesseur, et le coût réel des travaux? Il suffit d'énoncer cette proposition pour en comprendre toute l'injustice. Il convient plutôt d'admirer les ingénieurs qui ont pu calculer les quantités et le coût avec autant d'exactitude qu'ils l'ont fait.

J'ai dit en commençant et je répète que, d'après les chiffres soumis par l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox), il n'y a eu qu'une augmentation de $7,500,000 sur les estimations préparées par les ingénieurs, avant le commencement des travaux.

L'hon. M. HAGGART: J'aimerais à avoir ces chiffres officiellement. Je suppose que c'est le ministre qui les a fournis à l'honorable député.

M. CARVELL: Officiellement! Mais, j'ai moi-même fait le calcul, d'après les données fournies par l'honorable député de Simcoe-sud, et mon honorable ami (M. Haggart) ou qui que ce soit, peut en faire autant. J'ai pris les chiffres tels qu'il nous les a donnés et je suis arrivé à ce résultat.

L'hon. M. HAGGART: Je croyais qu'ils nous avaient été communiqués.

M. CARVELL: Non. La question que nous avons à décider est celle de savoir si nous devons nommer un comité pour étudier ces milles de travaux, ces tranchées et faire appel à nos connaissances techniques pour décider si les ingénieurs ont fait une exacte classification des déblais, quand il y a moins de 2 p. 100 de tous les travaux en dispute entre la compagnie et le Grand-Tronc-Pacifique. Voyons ce qui en est.

Supposons que l'honorable député de Simcoe-sud soit nommé ainsi que quatre autres membres de cette Chambre. Ils descendront dans une de ces tranchées, et s'il leur arrive d'y trouver du roc solide exclusivement, ils n'éprouveront aucune difficulté, parce qu'ils constateront à première vue la nature de ce terrain. Mais, supposons qu'il s'agisse de matières cimentées, de "plum-pudding" comme on appelle cela, quand on extrait ces matières, les parois sont toutes liées par la base, vu l'action des éléments depuis un an ou deux, action par laquelle elles ont été unies de façon à sembler, au premier abord, être composées de terre ordinaire. On ne peut descendre dans cette tranchée pour ramener à la surface ces matières-là. Que fait-on alors? On engage un certain nombre d'ouvriers; on achète une certaine quantité de dynamite, on perce un tunnel sur un des côtés de cette coupe sur une distance de quinze ou de vingt pieds, afin de se convaincre si l'on se trouve ou non en présence de matières cimentées entre elles.

Je demanderais à l'honorable représentant de Simcoe-sud et à l'honorable député de Hamilton s'ils s'estiment assez bons juges pour déterminer s'il s'agit ou non de matières cimentées entre elles. Je leur demanderais de me dire si l'on pourrait labourer avec une charrue traînée par six chevaux ces matières extraites, chose qu'il nous est impossible de faire dans ces tranchées. Il suffit d'énoncer cette proposition pour en démontrer tout le ridicule. Si l'on ne veut pas agir de cette façon, il existe un autre mode d'opérer. On peut faire venir des ingénieurs et leur dire: M. Jones, avez-vous ou non classifié honnêtement et en parfaite connaissance de la nature de votre travail, ces matières-là? Il répondra certainement dans l'affirmative. L'honorable député de Simcoe-sud dit: Je ne vous

crois pas; je veux que mon ami soit nommé parce qu'on peut compter sur lui; car c'est un bon conservateur. On l'envoie à l'ouvrage dans une tranchée; à son retour il dit: J'avouerai qu'il y a une difficulté ici; ce terrain ne ressemble pas au roc ni au strate, ni à des cailloux dont le cube dépasse une verge, mais c'est une substance que l'ingénieur déclare être de la matière cimentée, et il est certain qu'à son avis, il vaut mieux l'enlever par la dynamite. J'estime qu'il se trompe. Je ne crois pas qu'on puisse labourer ce terrain avec une charrue de 10 pouces tirée par six chevaux, et voilà pourquoi on devra qualifier ces matières de roche meuble. On nous demande de nommer un comité pour faire une enquête sur ce qui se rapporte à la construction de 800 milles de chemin de fer, dans ces circonstances-là, avant d'en arriver à une décision. Si l'on s'imagine que je vais approuver semblable chose, tout ce que je puis dire, c'est que je n'insulterai pas à mon intelligence en appuyant une proposition semblable.

Quelques VOIX: Très bien!

M. CARVELL: J'estime qu'un membre de cette Chambre qui veut user de sa raison affirmera ce que j'ai dit, vu l'absolu bon sens de cette proposition. On vient prétendre que nous voulons aller plus loin. Nous demandons à faire une enquête sur tout ce qui se rapporte à la direction de cette entreprise. Nous voulons savoir si tel ou tel ingénieur a exercé le jugement convenable en traçant cette ligne; s'il n'aurait pas dû la tracer à un demi-mille à l'est ou à un quart de mille à l'ouest. Qu'on me permette un exemple. Ces messieurs ont fait venir le major Hodgins qu'ils considéraient être l'homme le mieux renseigné dans toutes ces questions de génie civil. Je vais faire voir ce que cela représente. Il est un endroit dont je ne puis indiquer le nom—mais je pourrais me renseigner à cet égard si la députation le désire—où un ingénieur occupé au travail dans la section du major Hodgins, quand ce dernier remplissait cette fonction, a arrêté une courbe de 5 p. 100 afin de contourner un lac. Le major Hodgins a dit: C'eût été seulement une courbe de 4 p. 100, et parce que nous avons arrêté une courbe de 5 p. 100, vous vous trompez, votre jugement n'est pas sain. Il s'est attaqué à cet ingénieur qui fut congédié et qui cherche encore un emploi qu'il lui est très difficile d'obtenir, parce que sa réputation est compromise, et qu'il n'a pas les moyens de se faire rendre justice. Il y a plus: sur l'avis du même major Hodgins, on a dépensé sur cette ligne qu'il projetait ou dont il avait donné l'idée, $40,000; il a fallu en rabattre et abandonner cet ouvrage qui avait coûté $40,000, pour adopter la ligne projetée par le même ingénieur qu'on avait congédié parce qu'il avait voulu exercer son sens commun et son propre jugement en plaçant ailleurs le tracé de cette route. Voilà quelques-uns des faits sur lesquels mes honorables amis voudraient faire une enquête; ils demandent que des centaines de cas semblables qui se produisent dans tout le pays, soient aussi l'objet d'une enquête. Il suffit d'énoncer cette proposition pour en faire voir l'absurdité.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je veux faire observer que M. Lumsden a porté des accusations très graves. Il a dit en effet que ces ingénieurs étaient malhonnêtes. J'emploie peut-être un terme trop fort. Eh bien, je vais le changer. Il dit que ses ingénieurs n'ont pas exécuté ses ordres du 10 janvier 1908. J'ai signalé à la Chambre la nature de ces ordres-là. Si un ingénieur se forme une certaine opinion de la classification d'une tranchée exécutée sous les ordres de M. Lumsden, et si ce dernier vient dire à cet ingénieur: je ne puis me rendre à cet endroit; vous êtes au travail et, par conséquent, vous êtes la seule personne qui peut accomplir cette tâche, je veux savoir, monsieur l'Orateur, si nous avons le droit de faire venir cette personne et de permettre à un ingénieur préjugé de faire une enquête sur cet homme-là et de lui dire que parce qu'il a exercé son jugement dans un sens, tandis que d'autres ingénieurs entretenaient d'autres opinions, il est un misérable, digne du châtiment que lui a infligé M. Lumsden. Voilà pourquoi je conclus que la seule chose logique à faire, c'est de nommer un comité comme le propose le premier ministre. On pourra faire venir M. Lumsden devant ce comité et lui demander clair et net quels sont ceux qu'il désignait en parlant des arpenteurs qui n'ont pas exécuté les ordres qu'il leur avait donnés. Alors, M. Lumsden devra dire quels sont ces hommes-là. On assignera à ce comité des ingénieurs experts qui nous diront s'ils estiment que les ingénieurs qui ont été réprimandés ou punis si sévèrement par M. Lumsden, sont innocents ou s'ils sont coupables. Dans ce dernier cas, qu'on les renvoie du service. Si le comité décide qu'ils se sont rendus volontairement coupables d'une faute grave, qu'on les poursuive.

L'hon. M. HAGGART: Ne pourrions-nous pas faire cette enquête nous-mêmes?

M. CARVELL: Comment pourrions-nous faire cette enquête? J'ai signalé l'impossibilité de cette proposition, au point de vue des affaires. Nous ferions rire de nous par tout le Canada, si nous cherchions à mettre en pratique ce que suggèrent les honorables membres de la gauche.

(Exclamations). Je suis heureux d'entendre ces applaudissements de la part de nos amis de la gauche; je suis heureux de constater qu'ils accepteront enfin des raisons valables et qu'ils vont voter contre leur proposition.

M. MEIGHEN: J'avais cru entendre l'honorable député dire qu'avant la nomination de ce comité proposé par le très honorable premier ministre, on peut assigner un comité d'ingénieurs compétents qui pourront établir si les ingénieurs du Transcontinental n'ont pas exécuté les instructions de M. Lumsden ou si c'est le contraire qui existe.

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

M. MEIGHEN: Alors, qui établirait les faits?

M. CARVELL: La commission nommée par le Parlement pour régler ces questions, c'est-à-dire les arbitres.

M. MEIGHEN: Qui établirait la preuve?

M. CARVELL: Les arbitres, cela va sans dire; ce sont les seules personnes qui peuvent établir cette preuve.

M. MEIGHEN: Parfait.

M. CARVELL: Ce sont les hommes qui, d'après le Parlement, doivent avoir le droit d'établir cette preuve, et j'irai plus loin en disant qu'il y a dans cette commission un homme qui a visité toutes et chacune de ces tranchées du Grand-Tronc-Pacifique de Moncton à Winnipeg, et que cet homme-là possède des renseignements que ne saurait acquérir le meilleur ingénieur du Canada, alors même qu'il consacrerait dix années complètes à cette recherche, vu que M. Grant a parcouru les travaux lors des travaux de déblai; qu'il en a fait l'inspection tous les mois; qu'il a connu et qu'il connaît encore l'œuvre exécutée dès le principe, ce que nul ingénieur ne pourrait se vanter d'avoir fait. Donc, alors même qu'on nommerait une commission d'ingénieurs pour faire un examen, ces personnes ne seraient pas en posture de décider équitablement entre M. Lumsden et ces ingenieurs qu'il a accusés d'incompétence ou d'autres choses pires encore, que la commission créée par ce Parlement; voilà pourquoi j'estime que cette contre-proposition devrait être rejetée et que la Chambre devrait adopter le projet de résolution soumis par le très honorable premier ministre.

M. ARTHUR MEIGHEN (Portage-la-Prairie): On peut dire réellement de l'honorable député (M. Carvell) ce qu'on a dit déjà d'autres orateurs qui ont approuvé le projet de résolution, c'est-à-dire que la fin de son discours comporte tout ce qu'il a voulu dire et de la motion principale et de la contre-proposition. L'honorable député comprendra donc pourquoi je vais d'abord réfuter les observations de la fin de sa harangue. L'honorable député donne pour raison du vote qu'il va donner à l'appui de sa motion, qu'avant que le comité proposé par le très honorable premier ministre soit choisi, on devrait nommer un comité d'ingénieurs qui viendraient établir s'il a existé ou non de la mauvaise foi chez les sous-ingénieurs en n'observant pas les instructions que l'ingénieur en chef du Transcontinental leur donnait, mais il venait précisément de dire que peu importait l'affirmation d'un ingénieur quant à savoir si ses sous-ingénieurs ont suivi les instructions données; et cela ne serait pas une raison de les condamner parce qu'ils auraient pu, tout en étant bien intentionnés, avoir établi une classification différente de celle indiquée par l'ingénieur en chef.

M. CARVELL: Que mon honorable ami me permette de corriger ce qu'il avance. Je n'ai pas dit: s'ils n'ont pas suivi ses instructions; j'ai dit: s'ils n'ont pas interprété ses ordres, dans le sens que leur donnait M. Lumsden.

M. MEIGHEN: L'honorable député (M. Carvell), a dit que peu importait le grand écart relevé dans cette classification, car il n'y aurait pas de preuve de mauvaise foi de la part des sous-ingénieurs. Dans ce cas, si cela n'était pas une preuve, ou si elle était la seule que pourraient fournir les arbitres, le comité se trouverait en face de rien quant à la mauvaise foi de quelques-uns de ces ingénieurs dans cette question de classification outrée. En conséquence, si l'on adoptait le projet de résolution soumis par le très honorable premier ministre, d'après ce qu'a argué notre collègue, il nous serait impossible de constater l'existence d'un parti pris. L'honorable député (M. Carvell), a prononcé son discours mais je n'ai pu y trouver un seul mot, une seule phrase qui soit plus en faveur de l'amendement qu'en faveur du projet de résolution; en effet, tous ce qu'il a pu dire contre l'enquête s'appliquait également, et avec autant de raison, à celle suggérée par le très honorable premier ministre dans sa motion, et à l'enquête dont il est question dans l'amendement.

De crainte de ne pas rendre justice complète à l'honorable député, en ne donnant pas à son discours toute l'attention qu'il mérite, je relèverai en quelques mots certaines de ses observations. Je dois dire tout d'abord que je ne me prétends pas aussi capable que mon honorable ami (M. Carvell) d'ajouter aux renseignements que la Chambre possède sur l'art de l'ingénieur. D'ailleurs je ne me crois pas tenu, en intervenant dans le débat, de faire montre de plus de science que n'en renferment les traités de génie civil; j'estime plutôt qu'il est de mon devoir de démontrer pourquoi l'amendement déposé par mon honorable collègue de Simcoe-nord (M. Lennox) devrait l'emporter sur la résolution proposée par le premier ministre. La majeure partie du discours de l'honorable député de Carleton tend à démontrer que les ingénieurs ne pouvaient faire, à la verge, l'estimation précise des quantités de déblais de roche compacte, de roche détachée et de

déblais ordinaires. Je ne prétends pas—et nul ne l'affirme non plus—qu'il soit possible de faire des estimations d'une précision absolue. Mais on affirme, sur la foi d'ingénieurs—et l'on n'a invoqué au contraire le témoignage d'aucun ingénieur faisant autorité—qu'une marge de 20 p. 100 suffit amplement à tout ingénieur qui se prétend capable de faire un levé soigné et convenable.

Or, mon honorable collègue de Simcoe-nord a fait voir que dans le lot "F" celui qui fait le principal objet du présent débat, il s'accuse un écart non pas de 20 p. 100, mais un écart assez considérable pour faire douter de prime abord de la suffisance, de l'exactitude des estimations, comme aussi de l'honnêteté des calculs établis à l'époque du déblaiement. Dans la section "F", les ingénieurs ont estimé à environ 3,500,000 verges cubes les déblais de roche compacte, à quelque 700,000 verges les déblais de roche détachée et à 11,200,000 verges les déblais ordinaires. D'autre part, le ministre des Chemins de fer vient affirmer à la Chambre que les déblais se répartissent comme suit: 6,500,000 verges cubes de roche compacte, 2,100,000 verges cubes de roche détachée et à peu près 3,000,000 verges cubes de déblai ordinaire. Il s'accuserait donc entre les estimations et la réalité des faits un écart non pas de 20 p. 100, mais bien de 100 p. 100 dans le premier cas, et d'environ 200 p. 100 dans le second, tandis que le déblai ordinaire ne représenterait pas même le tiers de l'estimation.

Et cependant le député de Carleton posant à l'expert en matière de génie civil, vient nous dire que l'on doit s'étonner que des ingénieurs aient pu faire une estimation aussi exacte. Le seul palliatif qu'il puisse offrir, c'est qu'en certaine partie du lot "F"—il ne sait laquelle,—on aurait paraît-il, fait servir quelque 500,000 verges cubes de roches à combler des lacs. Qu'il fasse servir ces 500,000 verges cubes à tout ce qu'il voudra, il n'en reste pas moins environ 8,000,000 de verges de déblais à l'égard desquelles il n'a pas fourni la moindre explication.

Que l'honorable député (M. Carvell) adopte l'une ou l'autre des propositions du dilemne; s'il prétend que l'estimation est de tout premier ordre, je lui demanderai en quoi les estimations de cette sorte peuvent bien être utiles à la construction d'un chemin de fer, quel besoin le Gouvernement avait de faire une dépense aussi considérable, à la veille d'une élection, pour faire savoir au pays qu'il y avait dans le lot "F" 11,000,000 de verges cubes de déblai ordinaire, quand il n'y en avait en réalité que 3,000,000 de verges. A quoi bon se donner la peine de faire constater qu'il y avait 3,500,000 verges cubes de déblai de roche compacte, quand il y en avait en réalité 6,500,000? A quoi bon faire savoir à la Chambre et au pays, sur la foi d'ingénieurs compétents—c'est le ministre des Finances qui l'a dit—qu'il y avait 700,000 verges cubes de roches détachées, quand il y en avait en réalité 2,100,000 verges?

Que mon honorable ami de Carleton et la Chambre me permettent de le leur dire, puisqu'il n'est pas possible de faire des estimations plus précises que cela, puisque ces estimations sont autant de merveilles d'exactitude, j'affirme qu'elles n'ont jamais eu d'autre objet d'induire la Chambre et le pays en erreur, et qu'on n'aurait jamais dû les faire faire. Puisque l'on alloue tout au plus 20 pour 100 pour combler l'écart entre l'estimation et le fait réel, il n'est pas d'hypothèse admissible sur laquelle on se puisse fonder pour expliquer un écart de 200 pour 100.

L'honorable député (M. Carvell) a fait observer que l'abus des explosifs a entraîné un excédent de déblais dont les ingénieurs n'ont pas tout d'abord tenu compte dans leurs estimations. Certes, je m'incline devant l'opinion formulée par mon honorable ami, opinion qui doit être d'un poids considérable à en juger par l'assurance avec laquelle il l'a donnée à la Chambre; toutefois, je considère qu'il n'est pas tout à fait dans le vrai sur ce point.

Page 12 du rapport déposé par le premier ministre, on trouvera en effet certaines observations du sous-ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique, M. Woods, qui ne s'accordent pas parfaitement avec l'hypothèse qu'il n'a pas été tenu compte de l'excédent du déblai dans les estimations primitives. Le 19 juin 1908, M. Woods s'exprimait comme suit:

> Je n'ai rien qui indique comment se fait l'estimation de cet excédent de déblai. Les articles 37 et 38 signifieraient qu'une partie considérable de ces déblais aurait pu être portée comme provenant de la roche détachée plutôt que de la roche compacte. Peut-on dire que c'est ce qui a été fait? Aucun de mes rapports n'indique que tel est le cas. Vous admettrez, volontiers, comme moi, que si l'on se contente de mesurer chaque mois les déblais provenant de ces tranchées, sans faire de déduction, les entrepreneurs ne s'efforceront guère de restreindre l'excédent des déblais à des limites raisonnables, et que l'on finira infailliblement par dépenser sur cette section $1,000,000 de plus en des travaux qui n'étaient probablement prévus par votre estimation approximative.

Peut-on dire que ceci s'accorde avec les paroles de l'honorable député de Carleton (M. Carvell), qui prétend qu'il n'aurait pas été tenu compte en premier lieu de l'excédent de déblais? L'inspection faite de la section "F" établit clairement—mon honorable collègue de Grey-nord (M. Middlebro) a donné les chiffres approximatifs—que l'estimation totale embrassait 15,056,063 verges cubes et qu'à la date du rapport, on avait enlevé 10,068,063 verges cubes de déblais, soit près de 5,000,000 de verges cubes de moins que l'estimation. Mais il est dit

dans le rapport qu'il n'a été exécuté que 94-86 p. 100 des travaux. Or, tout compte tenu du 5.33 p. 100 qui reste encore à faire, on n'aura enlevé dans la section "F" que 11,222,433 verges cubes de déblais, soit environ 4,400,000 verges cubes de moins que ne prévoyaient les estimations faites en premier lieu par les ingénieurs.

Malgré cela, le coût des travaux dépasse déjà sensiblement les prévisions et, comme disait mon honorable ami de Simcoe, ils finiront par les excéder d'une façon alarmante. Il n'est pas d'homme sensé qui puisse penser que des ingénieurs sont capables de faire l'estimation de la quantité de roche compacte ou détachée en jetant un simple coup d'œil sur la région, sans pratiquer des sondages. Si les ingénieurs agissaient de la sorte, le Gouvernement n'oserait pas donner leurs rapports à la Chambre comme étant dignes de foi. Certes, les auteurs des estimations ne font pas leurs calculs à une verge près; mais s'ils croyaient encore accomplir des merveilles—pour me servir du mot de mon honorable ami de Carleton (N.-B.) en faisant un écart de 200 p. 100, leurs estimations seraient dépourvues de toute valeur.

Faisant montre d'une sage discrétion que j'ai mainte fois observée chez lui, l'honorable député de Carleton s'est empressé de laisser de côté le section "F" pour parler d'un lot des environs de Moncton; il s'est appliqué à démontrer qu'il y avait là certains lacs qu'il fallut combler en rapportant d'ailleurs des déblais de roche, et que cela n'occasionna aucune dépense additionnelle au pays. Je n'ai pu comprendre, je l'avoue, que l'on ait emprunté ces déblais de roche sans ajouter au chiffre des frais. Je veux bien admettre qu'il a raison, mais il lui faudra néanmoins expliquer la cause réelle du résultat définitif, savoir: le chiffre plus élevé de la somme que l'Etat devra payer.

M. CARVELL: Je me ferai un plaisir de faire tenir à l'honorable député un état où le tout se trouve indiqué.

M. MEIGHEN: J'en serai fort aise; je pourrai m'y reporter dès que je serai de retour chez moi, et je me plais à espérer qu'il aura plus de rapport à la résolution que n'en avait le discours de l'honorable député.

M. CARVELL: Vous trouverez tout sur cette page-là.

M. MEIGHEN: L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) a fait voir—ce que nul n'a contesté, si ce n'est l'honorable député de Carleton (N.-B.) qui s'est permis de faire observer que mes collègues de Simcoe-sud, d'Hamilton (M. Barker) et de Grey-nord ne savaient pas ce qu'ils disaient—que les estimations faites à l'égard des déblais de roche détachée dans ce district des environs de Moncton—il s'agit des 50 milles de l'est—accusent un écart de 556 et non pas de 20 p. 100. L'honorable député explique-t-il cet écart en disant que l'on a déversé une petite quantité de roche dans un lac? L'estimation était de 135,000 verges de roche détachée et on en a enlevé 850,000 verges, ce qui accuse une augmentation de 556 p. 100. La roche compacte ne donne pas l'occasion de s'étonner autant: l'estimation n'en prévoyait pas, mais on en a cependant rencontré 10,000 verges. D'autre part, les 1,900,000 verges de déblais se réduisent à 600,000, et cela n'empêche pas le député de Carleton (N.-B.) de venir nous dire qu'il considère ces estimations comme étant d'une exactitude merveilleuse.

L'honorable député de Simcoe a fait voir que le coût de la section 50-58, la suivante, accuse une augmentation de 166 p. 100; or, puisque, ainsi que l'a prétendu mon honorable ami de Carleton (N.-B.) l'emprunt de déblais de roche n'a rien ajouté au chiffre de la dépense, comment se fait-il que le coût de cette section soit trois fois plus élevé qu'on ne prévoyait? Mon honorable collègue de Simcoe a également démontré, en se fondant sur un rapport, que sur la section suivante, la section 58-96, les déblais de roche compacte accusent un écart non pas de 20, mais de 240 p. 100. Voilà encore, pour me servir du langage de l'honorable député de Carleton (N.-B.) une estimation d'une exactitude merveilleuse.

Passons à la section 96-164. Si l'estimation était d'une exactitude merveilleuse dans le cas qui précède, elle l'est bien davantage dans celui-ci en ce qui concerne la roche compacte, et la roche détachée accuse une augmentation de 95 p.100. L'honorable député de Carleton (N.-B.) ne saurait aspirer à convaincre la Chambre que des estimations ont une valeur quelconque, ne sont pas préjudiciables au pays et ne tendent pas à induire en erreur, qui ne se rapprochent pas plus de la réalité que celles que l'on a faites à l'égard de presque chacune des sections du Transcontinental.

Au sujet du coût total, l'honorable député de Carleton (N.-B.) a parlé d'une somme de quelque $15,000,000. Je ne l'ai pas compris, je l'avoue, quand il a dit que l'augmentation ne se chiffrerait qu'à $15,000,000. Les chiffres exacts sont consignés aux Débats et on peut les retrouver dans les rapports. Contrairement à ce que le député de Carleton (N.-B.) disait cet après-midi, le ministre des Finances (M. Fielding) nous a donné l'assurance—se fondant pour cela sur une autorité autre que la sienne—que le coût serait de $54,000,000.

Je voudrais que tous deux se rencontrassent pour se mettre d'accord, car tandis que le ministre des Finances déclare que l'estimation qu'il donne à la Chambre n'est pas de lui, le représentant de Carleton (N.-B.) affirme que ces calculs n'ont pas été

faits par des gens compétents, mais par des députés.

Le ministre des Finances nous a donné l'assurance que le coût de l'entreprise serait de $54,000,000, et dans cette somme est compris l'intérêt pendant la construction car autrement elle ne s'élèverait qu'à $44,000,000 environ. Les calculs qu'on nous a communiqués en décembre dernier portent le coût estimatif à $114,000,000, accusant une augmentation de $27,000 à plus de $63,000 par mille, terme moyen.

Je me demande ce que le représentant de Carleton (N.-B.) a voulu dire en parlant d'une augmentation de $15,000,000. Avant la fin de son discours, il disait encore: A quoi bon nommer un comité pour étudier cette question de classification, puisque l'écart n'est que de 2 p. 100 à l'heure qu'il est? S'il avait pu prouver que l'écart, au lieu d'être de 2 p. 100, n'était que de 1-100 de 1 p. 100, il n'aurait qu'ajouté plus de poids au raisonnement de ceux qui prétendent qu'il faut qu'un comité s'enquière du reste des classifications abusives. Pourquoi l'écart n'est-il que de 2 p. 100 dans le moment? C'est à cause de la simplicité de la commission du Transcontinental, aidée, comme le ministre des Chemins de fer et des Canaux nous l'apprenait lui-même hier, d'un document daté du 10 janvier 1908, auquel on s'en est tenu avec une bonne foi étonnante, avec un entêtement prodigieux pendant deux années entières, et presque trois. C'est parce que, grâce à l'ingénuité de cette résolution, nos adversaires ont pu soustraire à la juridiction du tribunal d'arbitrage les griefs les plus graves du Grand-Tronc-Pacifique. C'est plutôt pour reviser et élargir le champ de l'enquête confiée à ce tribunal que pour lui permettre d'exercer les pouvoirs qu'il possède que nous avons besoin d'un comité d'enquête. Je parlerai de cela plus loin.

Dans cette partie de son discours qui a précédé la suspension de la séance, le représentant de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) a insisté sur l'impossibilité absolue de faire une enquête et de dire s'il y a eu classification abusive lorsque les déblais ont été enlevés et que les rails ont été posés. Ce serait, a-t-il dit, de la pure comédie. Supposons que sa connaissance du génie civil lui permette de tirer une conclusion exacte sur ce point. Dans ce cas, à quoi bon le tribunal d'arbitrage? A quoi bon imposer au pays les dépenses que causera ce tribunal qui, en novembre dernier, recevait mission de s'enquérir des travaux exécutés antérieurement au mois de janvier 1908? D'après le raisonnement de l'honorable député, l'arbitrage mentionné dans cette convention dont le Gouvernement est l'auteur n'est qu'une comédie.

Je m'occuperai pendant quelques instants du projet de résolution, et j'avoue que je ne saurais m'exprimer avec plus de force ou de clarté que le représentant de Grey-nord (M. Middlebro). Pourtant, je soumets bien humblement que le projet de résolution du premier ministre ne signifie absolument rien—il saute aux yeux de prime abord qu'il ne peut avoir aucun résultat. Le représentant de Simcoe-sud (M. Lennox) l'a dit, c'est une brique dorée qu'on se propose de montrer à tout venant comme preuve que le premier ministre désire que l'honnêteté règne dans l'administration des affaires publiques.

Le député de Carleton (N.-B.) s'est abstenu de parler des résultats nuls qu'aurait l'enquête. Si un comité est nommé en conformité du projet de résolution, le représentant de Carleton (N.-B.) et, probablement, celui de Pictou (M. Macdonald) en feront partie. Car, depuis mon entrée au Parlement faute d'autres choses, j'ai appris que la logique calme et froide de ces messieurs—je devrais dire leur subtibilité—qui restreignent les bornes des enquêtes parlementaires, est beaucoup appréciée par le ministère; en effet, le député de Carleton principalement semble avoir reçu un mandat perpétuel pour le représenter devant des comités de ce genre. Si mon honorable ami est membre de ce comité, il sera un autre homme que celui qu'il a toujours été, s'il ne prétend pas que l'enquête doit se borner rigoureusement à ce qu'indique le projet de résolution tel qu'il a été expliqué et interprété par son auteur.

De plus, il faut faire observer d'abord que le premier ministre a soin de ne citer que les paroles de M. Lumsden qui lui conviennent et d'écarter les accusations relatives aux classifications abusives dans les sections "B" et "F". Il ne cite que les paroles ayant trait au mépris des ordres de M. Lumsden et à son manque de confiance en son personnel. Par conséquent, le comité n'aura qu'à rechercher si M. Lumsden avait perdu confiance en son personnel et si les ingénieurs ont ignoré ses ordres. Pendant qu'il examinerait ces infimes détails, le comité serait entravé, parce que, dès qu'il voudrait invoquer les classifications abusives pour prouver que les ingénieurs ont méprisé les ordres de M. Lumsden, il en serait empêché par les représentants de Carleton (N.-B.) et de Pictou sous le prétexte que ces classifications abusives, résultant de la mauvaise foi et de l'ignorance, ne sont pas du domaine du comité. Si la mauvaise foi, l'insubordination—si c'est le nom que vous lui donnez—de la part de ces ingénieurs ne doit pas être prouvée par les classifications abusives, il sera impossible de l'établir et il importe peu qu'elle ait existé ou non. Ainsi, on prive complètement le comité du seul moyen qu'il aurait de démontrer qu'il y a eu de l'insubordination.

Si jamais un projet de résolution a été adroitement imaginé afin d'empêcher une enquête, c'est bien celui-ci. Lorsqu'il fit une enquête sur l'administration du dépar-

tement de la Marine, le juge Cassels avait les mains moins étroitement liées que ne les auront les membres de ce comité lorsqu'ils s'engagent dans cet endroit sentier.

Le projet de résolution du premier ministre ne dit pas toute la vérité; il a pour objet de prendre le public au piège. Mais on ne saurait tromper le public parce que les faits ont été exposés clairement à la Chambre, à trois reprises, sans qu'on tentât de les contredire.

J'examinerai la question sous un autre aspect. Si la Chambre nommait un comité ayant la même mission que le tribunal d'arbitrage, ce comité n'aurait rien à faire. Comme j'ai l'intention de le démontrer plus tard, le comité aura beaucoup plus d'ouvrage que n'importe quel tribunal d'arbitrage, si on lui confie cette tâche. En effet, on a privé le tribunal de tant de prérogatives qu'il y a lieu de nommer le comité quand même. Si le comité ne peut pas s'enquérir de l'écart de 2 p. 100 dont le député de Carleton (N.-B.) a parlé entre les calculs du Grand-Tronc-Pacifique et ceux de la commission du Transcontinental, il ne pourra pas rechercher s'il y a eu mauvaise foi sur cette question qui se confond avec celle de l'écart de 2 p. 100. La Chambre est appelée à dire si, représentant, non le Transcontinental ni le ministère, mais la population canadienne, nous sommes excusables de tenir une enquête sur tout ce qui a trait à cette dépense des deniers publics.

Je m'appliquerai presque exclusivement à établir que cette enquête doit avoir lieu. Cette prétention est appuyée par la puissante autorité du Grand-Tronc-Pacifique lui-même. Nous ne demandons guère plus que ce que demande depuis plus de deux ans la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, comme en fait foi le rapport que le ministère nous a communiqué, ni que ce que le ministère a constamment refusé par l'intermédiaire de la commission. Pour asseoir mon raisonnement, je ne suis pas obligé de consigner dans le hansard les lettres dans lesquelles M. Woods s'insurge contre la classification faite par les ingénieurs de section sur le Transcontinental. En justice pour lui-même et pour le public, le ministre des Chemins de fer (M. Graham) a cru devoir rendre publiques certaines lettres qui confirment sa thèse sans mentionner celles qui l'infirment. Mais le représentant de Grey-nord a livré ces autres documents à la publicité.

Avant d'aller plus loin, je désire corriger une déclaration que le ministre des Chemins de fer a faite hier. Je regrette qu'il ne soit pas ici, mais son absence et le peu d'attention qu'il porte au débat nous donnent probablement une idée de l'importance qu'il attache au projet de résolution du premier ministre. Le premier ministre a déclaré que, depuis la nomination de M. Grant au poste d'ingénieur en chef de la commission du Transcontinental, il n'y a pas eu de nouvelles plaintes au sujet de la classification. Si le ministre —ou quelqu'un des députés qui l'entourent —jette les yeux sur le raport qui a été déposé (pages 35, 36 et 69) il constatera que cette assertion est inexacte. Je citerai un passage emprunté à la page 69. Dans une lettre de M. Gordon Grant à M. Woods, datée du 21 octobre 1909—plusieurs mois après la nomination de M. Grant—en réponse à une lettre de M. Woods à M. Grant, datée du 5 octobre 1901, mention est faite des critiques de M. Woods.

Je dois faire observer ici que, dans tout le rapport, on remarque l'absence des lettres que M. Lumsden avait d'abord écrites à M. Woods. On n'y trouve que les lettres de M. Woods à M. Lumsden et elles sont plus ou moins intelligibles sans les réponses de M. Lumsden. Non seulement ces lettres manquent, mais on ne trouve même pas la lettre que M. Woods adressait à M. Lumsden, le 5 octobre 1909. En tout cas, la réponse indique clairement l'objet de la lettre de M. Woods, car M. Lumsden écrit ceci:

J'accuse réception de votre lettre du 5 courant dans laquelle vous soulevez des objections contre la classification, ainsi qu'il est dit dans le rapport, concernant les entreprises numéros 4 et 5 dans la section "A".

Et ainsi de suite. Ces objections ont trait aux travaux exécutés il y a un an ou deux, bien qu'elles soient les mêmes que les ingénieurs avaient soulevées. M. Lumsden le fait observer. Plus tard, M. Gordon Grant accuse réception des objections relatives aux classements suivants, objections dont il n'avait pas été question avant la nomination de M. Grant et qui, conséquemment, ont été soulevées, je le suppose, après sa nomination.

Dans la section "A" 24, conmpagnie du Grand-Tronc-Pacifique; dans la section "A" 25, dans la section "B" 15, MM. Macdonell et O'Brien; dans les sections "C" et "B" 14, Grand-Tronc-Pacifique; dans la section "F", MM. O'Brien et Macdonell.

Toutes ces objections ont été soulevées après la nomination de M. Lumsden, bien que le ministre des Chemins de fer ait déclaré qu'aucune objection n'a été faite.

Il vaut la peine de parler des objections que M. Woods a faites après la démission de M. Lumsden, objections que nous trouvons à la page 35 du rapport où M. Woods dit:

Au sujet de notre récente visite des travaux dans la section "B" à l'est du fleuve Saint-Laurent, de notre inspection de la classification des déblais aux différents endroits que nous avons visités, et de notre conversation touchant ces choses, je désire vous confirmer par écrit ce que je vous ai dit de vive voix, que nous protesterons encore plus vigoureusement contre la classification déclarée jusqu'à cette date. Par exemple:

Et il donne des exemples qui couvrent plusieurs pouces de la page du rapport. Plus loin il dit:

Voilà d'assez bons exemples de la manière dont se fait la classification sur cette section, sinon sur la division toute entière.

Insistant sur ce fait que les exemples qu'il mentionne sont typiques, il dit:

Par là vous pouvez voir l'effet sur le coût de la construction.

Or, monsieur l'Orateur, cette partie de la lettre dont j'ai donné lecture il y a quelques instants, et que l'on trouve à la page 5 du rapport, lettre dans laquelle M. Woods dit que si la tarification excessive des déblais dans la section "F" continuait de la manière désordonnée dont elle était faite, cela montre bien l'importance du grand écart entre les estimations et les résultats; elle montre aussi que la perte de ce fait seul sera de $1,000,000. Si donc M. Woods estime que sur une seule section du chemin entre Winnipeg et Moncton la perte résultant d'une tarification excessive s'élèvera, en conséquence d'erreurs et d'actes malhonnêtes commis par les fonctionnaires du Transcontinental, à près de $1,000,000, quelle sera la perte, non pas seulement en conséquence de la tarification, mais aussi en conséquence du classement sur toute la division entre Moncton et Winnipeg? La chose était certainement assez importante pour engager la commission à être la première à accorder une enquête entre Winnipeg et Moncton, et si elle n'a pas agi, c'est à la Chambre alors à agir.

J'arrive maintenant à un point qui intéressera, je crois, les membres de cette Chambre, parce qu'il porte plus directement sur la nécessité d'une investigation minutieuse; je veux parler de l'arbitrage qui devait être fait l'été dernier par M. Lumsden, M. Kelliher et M. Schreiber, ce dernier étant le troisième arbitre choisi. Je dis tout d'abord que s'il y a jamais eu dans toute la construction de ce chemin quelque chose de nature à jeter du louche sur la commission du Transcontinental, et, par le fait même, sur les membres du Gouvernement actuel—parce que le Gouvernement a défendu, a appuyé et approuvé tacitement tout ce que la commission du Transcontinental a fait—si, dis-je, quelque chose jette du discrédit sur cette commission, c'est ce simulacre d'arbitrage au sujet de classement et de tarification excessive pendant les mois de mai et de juin 1909.

Quels sont les faits? Durant toute l'année 1908 et partie de 1907, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et la commission du Transcontinental n'ont pu s'accorder au sujet du classement des déblais. Des objections ont été faites de bonne heure en 1907 et se sont continuées pendant toute l'année 1908. Il est admis que la saison d'été était la seule pendant laquelle un arbitrage intelligent pouvait être fait. Mais la récolte était faite, l'été était passé, et on ne faisait rien. Le ministre des Chemins de fer a bien voulu mettre la faute du retard entièrement sur les employés du Grand-Tronc-Pacifique, et s'est appuyé sur M. Lumsden pour dire cela. Mais je puis également citer les paroles de M. Kelliher, de M. Woods et de M. Chamberlain pour prouver que les retards venaient tout autant de la commission du Transcontinental que du Grand-Tronc-Pacifique. Dans le mois de mai, lorsque le premier ministre a lu la lettre qui a été citée par le ministre des Chemins de fer, lettre dans laquelle il demandait une enquête, et lorsqu'il déclara que, comme résultat de cette lettre, une enquête aurait lieu, j'affirme que ce qu'il a dit alors était inexact, et le rapport vient à mon appui. C'est un fait remarquable que dans le mois de mai pendant qu'avait lieu l'enquête Hodgins, et pendant le mois précédent, la presse et les membres du Gouvernement prétendaient qu'il n'y avait pas eu de tarification excessive. Dans tous les cas, le 11 mai, le premier ministre écrivit à la commission du Transcontinental et suggéra une enquête; il proposa en même temps de nommer un arbitrage. Bien que la lettre eût été écrite à cette époque, et que le président de la commission y ait répondu en affirmant que la chose était déjà en marche, les documents démontrent qu'aucunes démarches pour un arbitrage n'avaient été commencées avant le 22 juillet, ou plus de deux mois après. La lettre de M. Lumsden écrite dans le mois d'octobre, dit que le 22 juillet il écrivait à M. Kelliher une lettre pour lui demander de commencer l'arbitrage. De sorte que la lettre du premier ministre, que dans son intention elle fut péremptoire ou non, dans tous les cas elle n'eut aucun effet, parce que l'on n'a pas agi avant le 22 juillet. Tantôt on avançait, tantôt on reculait, et l'hiver arriva. Les lettres de M. Lumsden et de M. Kelliher montrent qu'un arbitrage pendant les mois d'hiver ne pouvait être qu'une simple farce, et qu'il était impossible de faire une enquête lorsque la neige couvrait le sol. Je rappelle ces paroles à l'honorable ministre des Chemins de fer qui nous a assuré hier qu'à partir du 18 novembre, dans tout l'hiver de 1909, alors que la neige couvrait la terre, les arbitres travaillaient. Ces paroles et les paroles antérieures de l'ingénieur même du ministre, prononcées, signifient que l'arbitrage actuel n'est qu'une comédie.

Mais enfin, après une longue correspondance, on finit par constituer une commission d'arbitrage pendant les mois d'hiver.

Cette commission ne pouvait rien faire avant le mois de mai. Vers la fin de la lettre, nommant M. Schreiber troisième arbitre, on dit que s'il accepte, on constituera régulièrement la commission d'arbitrage. M. Schreiber accepta, et son accep-

tation est attachée à la lettre. Malgré le fait que l'ingénieur, avec la permission de la commission du Transcontinental, eut signé la lettre et donné à M. Schreiber et aux autres personnes intéressées dans l'arbitrage, la promesse que la commission serait régulièrement constituée, cette promesse n'a jamais été remplie par la commission ou par aucun de ses représentants.

La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique réd gea un projet très juste, très clair, d'une commission d'arbitrage et des règlements très utiles, mais la commission du Transcontinental connaissait trop bien ce qui s'était passé pour signer ce document, et elle connaissait en outre beaucoup trop les faits, pour donner la véritable raison pour laquelle elle refusait d'accepter ce projet.

J'ai dit, au sujet de ce projet, que c'était un document très juste et très raisonnable. Je veux en donner lecture, je veux lire les conditions de la convention que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a soumise à la commission du Transcontinental et demander aux membres de cette Chambre si ce n'était pas juste et raisonnable, ou si elle n'était pas assez complète, ainsi que l'a déclaré plus tard la commission du Transcontinental. On trouve cette convention à la page 17 du rapport. Elle commence par les préliminaires ordinaires, disant qu'une loi du Parlement autorisait cet arbitrage pour régler tous les désaccords qui étaient survenus. Le document continue comme suit:

En conséquence, cette convention est à l'effet que la question suivante concernant le cahier des charges et les travaux au sujet desquels lesdits ingénieurs ne se sont pas accordés, sera soumise à la décision des deux arbitres, et dudit M. Collingwood Schreiber comme troisième arbitre, savoir:

L'interprétation du cahier des charges appliqué aux travaux exécutés, chaque partie mentionnée devant être libre de demander l'interprétation d'aucun article particulier du cahier des charges non encore approuvé par les ingénieurs et cette interprétation, lorsqu'elle aura été donnée devra s'appliquer à tous les travaux exécutés et sera obligatoire relativement à tous travaux à être exécutés à l'avenir.

Est-ce déraisonnable? Quelles craintes pouvaient avoir la commission du Transcontinental si elle était honnête, ou des ingénieurs honnêtes à demander que certains articles qui pouvaient être ambigus ou difficiles d'interprétation fussent éclaircis une fois pour toutes. Il n'y a là rien d'injuste à mon avis.

b) Classification des matières employées par les entrepreneurs dans l'établissement de la voie, ou dans tous autres travaux compris dans les contrats de la division de l'Est.

Le public avait certainement intérêt, si la commission n'en avait pas, à ce que cette question fût réglée. Classification des déblais manipulés par les entrepreneurs. On a soulevé et soutenu avec une persistance, une constance que l'on ne se serait jamais attendu à trouver chez l'avocat le plus retors. On a prétendu, que l'objection ne fût faite à une époque spécifiée, et relativement à un mille désigné, il y avait pas de sujet de désaccord et conséquemment aucune raison de tenir une enquête. Si pendant l'inspection faite par M. Kelliher et M. Lumsden, M. Kelliher trouvait que des matières avaient été mal classifiées, celui-ci ne pouvait-il pas faire objection dès alors, et n'y avait-il pas désaccord. Le désaccord n'existait-il pas du moment que M. Kelliher disait: Voici un classement excessif, et dès que l'objection était soulevée, n'était-il pas dans l'intérêt du peuple de ce pays qu'elle fût réglée immédiatement et non pas reléguée dans l'obscurité, et tout règlement refusé? Ce l'était certainement. N'eusse pas été simple justice que de faire une enquête au sujet d'une objection soulevée par M. Kelliher sur le terrain même? Il examinait les travaux. Après avoir parcouru un mille, supposons qu'il ait dit: Voici une tarification excessive de 100, 200 ou 500 p. 100 et je veux examiner cela. Si M. Lumsden ne s'accordait pas avec lui, M. Collingwood Schrieber pouvait décider. C'est ce que le Grand-Tronc-Pacifique demandait, et c'est ce que la commission a refusé. L'attitude de la commission sur ce point s'accorde avec la persistance à vouloir restreindre les limites de la sériation et de la tarification excessive, elle voulait que l'enquête fut limitée à l'argent que le pays avait perdu par ces fraudes dans la construction de ce chemin, elle ne voulait pas s'occuper de l'incompétence de ces différentes personnes, afin que les orateurs libéraux puissent aller dans le pays et dire, comme l'honorable député de Carleton: Mais il n'y a que 2 p. 100 de différence: il n'y a qu'un million de différence sur 50,000,000.

C'était le seul résultat possible. Elle ne pouvait avoir à cœur l'intérêt public. Elle ne pouvait avoir le moindre souci des finances de l'Etat, car autrement, elle n'aurait pas refusé comme elle l'a fait de soumettre au tribunal nommé pour cette fin, par acte du Parlement, les objections soulevées par le Grand-Tronc-Pacifique. Puis nous avons le paragraphe suivant de la convention:

c) Rémunération des entrepreneurs en raison de l'enlèvement dans les tranchées des déblais non compris dans la coupe schématique des matières à enlever, que ce soit l'effet d'éboulements, de l'emploi d'une trop grande quantité d'explosifs, ou d'autres causes, et qu'on désigne communément sous le nom d'excédent des déblais.

La compagnie aurait voulu en faire un sujet d'arbitrage, mais la commission refusa de s'en occuper à moins qu'on n'en trouvât la mention dans les tettres très brèves et sèches écrites heureusement par M. Woods dans une circonstance anté-

rieure et depuis la date du 10 janvier. Non seulement la commission refusa-t-elle absolument de s'enquérir de quoi que ce soit, sauf de ce qui se trouvait compris dans l'étroite zone couverte par les lettres de M. Woods, mais elle refusa de soumettre à l'enquête rien de ce que mentionnaient les lettres de M. Woods antérieurement à la date du 10 janvier 1908. Plus tard, le secrétaire de la commission du chemin de fer Transcontinental adressait à M. Schreiber, comme on le voit dans l'état portant la date du 20 janvier 1909, une lettre indiquant clairement que la commission avait bel et bien décidé de ne soumettre à l'examen aucune objection, quelle que précise qu'elle fût, soulevée par M. Woods, antérieurement au 10 janvier 1908. Elle ferma la porte à toute objection soulevée sur place, elle ferma la porte aux objections d'une nature générale formulée par M. Woods, et finalement, elle ferma la porte contre tout et tourna la clef dans la serrure, déclarant que toute objection, quelque spécifique qu'elle fût, faite à une date antérieure au 10 janvier 1908, resterait sous le boisseau, ne ferait l'objet d'aucun examen. Voici une stipulation générale et qui est on ne peut plus raisonnable:

d) Toutes autres questions non indiquées ci-dessus, mais pouvant convenablement être matière à arbitrage aux termes de l'article 7.

Conçoit-on rien de plus juste? Tout ce qui convenablement peut fournir matière à arbitrage aux termes de l'article 7 de la loi votée par le parlement fédéral en 1903, devra être examiné. Je me permettrai de poser la question à tout membre du cabinet ici présent, et s'il ne s'en trouve aucun ici qui soit renseigné à cet égard, je me permettrai de poser la question à tout membre de la députation soucieux de l'intérêt public: De quel droit la commission, de quel droit le ministre des Chemins de fer et des Canaux ont-ils circonscrit les pouvoirs d'investigation accordé par la Chambre des communes, dans un texte de loi votée en 1903?

L'hon. M. FOSTER: Monsieur l'Orateur, il me paraît très étrange, pour ne pas dire incivil qu'au cours de la délibération de deux projets de résolution comme ceux-ci, le seul ministre qui réellement connaisse quelque chose de la question s'absente de la Chambre. Nombre de questions sont soulevées et discutées. L'honorable député qui a la parole en a soulevé trois ou quatre à l'égard desquelles il aurait été très utile d'avoir des renseignements de la bouche du ministre des Chemins de fer et des Canaux. Or, celui-ci au mépris de son devoir, et sans égards pour la Chambre, disparaît. Monsieur l'Orateur, je proteste contre pareille conduite au cours d'un important débat comme celui-ci.

M. MEIGHEN.

L'hon. M. FISHER: Monsieur l'Orateur, l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) est resté à son siège jusqu'à il y a un instant, quand on l'a appelé au dehors. Il n'est pas douteux qu'il revienne tout à l'heure, mais il serait déraisonnable d'exiger qu'un ministre reste sans interruption à son siège du commencement à la fin d'un débat aussi prolongé.

L'hon. M. FOSTER: Que le ministre des Chemins de fer, ou le premier ministre, ou quelque ministre au fait de la question se tienne ici; je suis d'avis que nous ferions bien de suspendre la séance jusqu'au retour d'un des ministres responsables. Je propose de lever la séance.

L'hon. M. FISHER: A l'égard de cette motion, je me bornerai à dire que je ne saurais aucunement l'accepter comme censure méritée du ministère ou du ministre. Il est incontestable qu'au cours d'une discussion prolongée comme celle-ci, les ministres doivent être laissés libres de quitter la Chambre, de temps à autre. Il est vrai que pour le moment le ministre chargé particulièrement de cette question est absent; mais il y a d'autres ministres ici. Il nous arrive fréquemment d'observer la même manière de faire chez les membres de la gauche. Des membres occupant les banquettes d'avant de la gauche, présentent une motion, puis se retirent sans plus s'en occuper; ils quittent même la Chambre pendant que des membres de leur parti ont la parole. Certes, la même règle doit être applicable aux deux partis. Au cours d'un débat prolongé, on ne saurait s'attendre à ce qu'un homme ou un groupe d'hommes reste sur la brèche sans interruption. Je regrette beaucoup, sans doute, les absences fréquentes de beaucoup de membres, et ici je ne vise personne particulièrement. C'est peut-être ce qui contribue plus que toute autre chose à prolonger les sessions. Mais un membre de la gauche a mauvaise grâce de critiquer un état de choses dont son parti est dans une grande mesure responsable, ou de se livrer à une attaque contre le ministre des Chemins de fer, qui est un des plus laborieux d'entre les ministres d'Etat, et remplit avec autant de zèle et de patience qu'il est possible la tâche difficile qui lui incombe. Dans les circonstances, je suis d'avis que les attaques dirigées contre lui par l'honorable député (M. Foster) n'ont aucunement leur raison d'être.

L'hon. M. FOSTER: Comme la fin que j'avais en vue en proposant cette motion se trouve atteinte et que nous jouissons maintenant de l'inexprimable plaisir de la présence au milieu de nous du ministre des Chemins de fer, je demande qu'il me soit permis de retirer ma motion.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer): L'honorable député (M. Foster) est d'ordinaire assez courtois à

mon égard, mais si mes renseignements sont exacts, il a été ce soir bien prêt de manquer aux règles de la politesse la plus élémentaire. J'ai été appelé un moment au dehors par un citoyen de Winnipeg (lequel, soit dit en passant n'est pas de mes amis politiques) désireux de conférer avec moi sur une question d'intérêt public. Cette personne est ici depuis deux jours attendant une entrevue. Je tiens à accommoder autant que possible ceux qui viennent me voir d'une grande distance, et c'est ce qui m'a engagé à m'absenter de la Chambre pour deux ou trois minutes. Or, il m'est arrivé de voir l'honorable député de Toronto-nord se retirer cinq minutes après avoir prononcé un discours et n'y plus revenir du tout le temps qu'on lui donnait la réplique. Je n'avais nullement la pensée d'être incivil pour qui que ce fût; ce n'est pas dans ma nature; je ne crains pas la critique; au contraire, j'aime à y prêter l'oreille.

L'hon. M. FOSTER: Je suis très disposé à accepter les excuses que l'honorable ministre vient de faire à la Chambre.

L'hon. M. GRAHAM: Ce ne sont pas des excuses que j'ai faites.

L'hon. M. FOSTER: Je n'accepte pas la prétention émise par le ministre de l'Agriculture et qu'implique la déclaration faite par le ministre des Chemins de fer. Il y a toute la différence du monde entre un ministre responsable et un membre de l'opposition; et dans le cas actuel, cette différence est encore plus marquée, parce qu'il se trouve que le seul homme sur les banquettes ministérielles connaissant quelque chose de la question, et en mesure de fournir des renseignements détaillés, c'est le ministre des Chemins de fer. **J'avais parfaitement** le droit de faire ces critiques. Je n'ai pas été incivil envers le ministre des Chemins de fer personnellement; j'ai parlé de lui en sa qualité officielle, et non pas personnellement.

M. MEIGHEN: Au moment où cette interruption s'est produite très à propos, j'en étais à parler de la fameuse note du 10 janvier 1908, dont le ministre des Chemins de fer a reconnu hier être l'auteur.

Je suis très heureux de voir le ministre des Travaux publics faire son apparition, sur la scène un peu de la même manière qu'il est apparu lors du débat au sujet de la correspondance de la commission du Transcontinental, au moment où l'affaire allait prendre fin. Cette note du 10 janvier est censée être faite en exécution de l'article 7 de la convention ratifiée par la loi de 1903, et elle est ainsi conçue:

Des estimations mensuelles pour les entrepreneurs seront soumises promptement de temps à autre par l'ingénieur en chef de la commission au sous-ingénieur en chef de la compagnie, à Montréal, pour être par lui approuvées. S'il a quelque raison de contester ces estimations, il en saisira promptement l'ingénieur en chef de la commission, et toute objection ainsi produite de temps à autre sera dès lors examinée, et, s'il est possible, il en sera disposé par lesdits ingénieurs; et dans le cas où ceux-ci ne pourraient s'entendre, elles pourront alors ou en tout temps avant le paiement final, ou au moment de ce paiement, au choix d'aucune des parties, faire l'objet de l'examen et de la décision d'arbitres, suivant que le prévoit la convention du 29 juillet 1903; mais dans aucun cas, le paiement des estimations mensuelles ne sera différé sauf du consentement des commissaires.

Or, cette convention est censée être en conformité de l'acte du Parlement de 1903; le ministre des Chemins de fer et des Canaux, je regrette de le dire, s'en reconnaît l'auteur; mais elle n'en restreint pas moins nettement les dispositions de cette loi du parlement fédéral, circonscrit les pouvoirs d'arbitrage, renferme dans de très étroites limites les cas suceptibles d'être soumis à l'arbitrage, et enfin écourte, au point presque de lui ôter toute valeur, la seule mesure de protection assurée au peuple canadien aux termes de la loi de 1903. J'aimerais à savoir de quel droit le ministre des Chemins de fer et des Canaux, ou la commission du Transcontinental; a restreint les pouvoirs d'arbitrage conférés par acte du Parlement, et les a renfermés dans les étroites limites de la note du 10 janvier? De quel droit le ministre des Chemins de fer et des Canaux, de quel droit la commission du Transcontinental ont-ils déclaré que certaines questions qu'il était loisible de soumettre à l'arbitrage aux termes du statut, ne pourraient plus l'être désormais. Je dis que cet arrangement manifeste par trop d'ingéniosité et de dessein, l'effet en a été désastreux pour le pays. Cependant, l'hiver se passa, et la commission d'arbitrage se mit à l'œuvre le 21 mai 1909, et termina ses travaux sur la division "F", le 5 juin de cette même année. Entretemps, M. Collingwood Schreiber, en qui le ministre des Finances prétendait reposer une confiance sans bornes, M. Lumsden, qui avait été choisi entre tous pour être l'ingénieur en chef du Transcontinental, et M. Kelliher, choisi par le Grand-Tronc comme son ingénieur en chef, s'appliquèrent à l'examen de la classification et de l'excédent de dollars dans la section "F". Je soumets, monsieur l'Orateur, que si le raisonnement de l'honorable représentant de Carleton (N.-B.) est juste, et si une fois le travail exécuté, aucune classification ne pouvait donner des résultats aussi bons que celle exécutée par les ingénieurs sur les lieux au moment de l'excavation, sûrement, M. Lumsden, M. Kelliher et M. Collingwood Schreiber n'ont pas dû se charger d'une tâche qui, si l'honorable représentant de Carleton (N.-B.) (M. Carvell), est dans le vrai, devait leur sembler être une comédie du commencement à la fin.

Assurément, ils étaient en état de faire la classification, sinon ils ne seraient pas revenus, et sans présenter un rapport formel ils ont dit, par la bouche de M. Lumsden, en quoi la classification faite pêchait sous le rapport de l'honnêteté et de la compétence. Les paroles mêmes de M. Lumsden et l'approbation tacite de M. Collingwood Schreiber et de M. Kelliher, contredisent la prétention de l'honorable député (M. Carvell) tendant à établir qu'il était impossible de classifier convenablement cet ouvrage sans que les ingénieurs fussent présents lorsqu'on fit les excavations. Le 5 juin, ils terminèrent l'ouvrage relatif à la section "F" placée sous la surveillance de M. Poulin, et le 6 juin ils se rendirent dans la section "B" et terminèrent, le 22 de ce mois-là, l'ouvrage relatif à cette section. Ces trois hommes, les ingénieurs les plus compétents du pays, ces hommes choisis par le Gouvernement, jugèrent qu'ils s'étaient acquittés de leur devoir en toute connaissance de cause, et il faut admettre qu'ils ont agi honnêtement.

Je dis donc que les faits relatifs à cet arbitrage et mentionnés dans le dossier déposé par le Gouvernement, faits qui sont niables d'après ce dossier même, démontrent clairement qu'aussitôt que le conseil institué par la commission du Transcontinental et approuvé par le Gouvernement, eût terminé son ouvrage, la commission du Transcontinental se mit à le défaire. Sitôt l'ouvrage de leur propre conseil d'arbitrage terminé, et dès qu'ils eurent eu vent de la décision des arbitres, ils se mirent résolument en frais de faire échouer le rapport et même d'empêcher, par tous les moyens, la possibilité d'un rapport. Je base ces affirmations sur une coïncidence remarquable. Les faits que je signale ont déjà été signalés au ministre des Chemins de fer, car, dans le cas contraire, il y ferait plus attention. Il sait aussi bien que moi, il sait absolument qu'il est impossible de croire raisonnablement que les lettres de MM. Poulin, Doucet et Huestes furent écrites autrement qu'à l'instigation ou du consentement de la commission du Transcontinental et à la lumière des faits mentionnés dans le dossier déposé. Le ministre des Chemins de fer nous a demandé si nous n'aurions pas agi absolument comme MM. Poulin et Doucet, dans le cas où nous aurions été ingénieurs à leur place.

Je réponds négativement et j'ajoute que pas un ingénieur en possession de sa raison n'aurait pu agir de la sorte s'il s'était imaginé être la victime d'un conseil d'arbitrage. Qu'a fait M. Poulin? Bien que les travaux d'arbitrage relatifs à la surclassification de la section "F", sa propre section, fussent terminés le 5 juin, il reste absolument coi jusqu'au 22 juin, c'est-à-dire durant deux semaines et demie après le 5 juin. Comment le ministre explique-t-il qu'un homme aussi maltraité que M. Poulin dit l'avoir été par son propre supérieur, reste jusqu'au 22 juin, c'est-à-dire plus de quinze jours après le parachèvement de tout l'ouvrage, sans ouvrir la bouche pour protester?

Il faut bien remarquer aussi, et je n'ai pas besoin de signaler cela au ministre, car il le sait, que M. Poulin n'a pas parlé pendant qu'il était à son bureau chef à Winnipeg, ni pendant qu'il était sur les lieux où l'ouvrage s'est fait, mais qu'il a attendu le moment où il serait de retour ici, afin de faire connaître ses sujets de plainte selon la sanction ou d'après l'influence de la commission du Transcontinental, car sa lettre est datée non pas de Winnipeg mais d'Ottawa, le 22 juin 1909. Bien plus, l'ouvrage relatif à la section "B" s'est terminé le 22 juin, le jour même où M. Poulin a fait sa plainte. Dès le lendemain, M. Doucet envoie aussi sa propre plainte au président de la commission du Transcontinental, et ce même jour (23 juin) M. Huestes, lui aussi, écrit un mémoire et fait sa plainte. Je le dis au ministre, ni lui ni personne ne saurait approuver ces ingénieurs divisionnaires d'avoir fait leur première plainte à la commission du Transcontinental autrement que par le canal de leur propre supérieur, M. Lumsden, si ce n'est en supposant que tout cela s'est fait à l'instigation de la commission du Transcontinental elle-même.

Il ne faut pas oublier non plus que M. J. D. McArthur, l'entrepreneur d'une grande partie si non de la totalité des travaux relatifs à la section "F", à peu près dans le même temps et à un égal intervalle de deux semaines après avoir terminé ses travaux, adressait, merveilleuse coïncidence, adressait, dis-je, au président de la commission du Transcontinental, une lettre où il protestait, lui aussi, contre l'œuvre du conseil d'arbitrage.

Le 22 ou le 23 juin, au moment même où ces ingénieurs récriminent, il se présente une autre coïncidence remarquable: MM. Macdonell et O'Brien écrivent aussi au président de la commission du Transcontinental une lettre où ils exposent absolument les mêmes griefs que M. McArthur.

Il est également difficile d'expliquer et il serait intéressant de connaître la raison d'un passage de la lettre de M. McArthur où ce dernier dit être informé que le conseil d'arbitrage a examiné les ingénieurs divisionnaires, bien que subséquemment la commission ait mis de côté toutes les conclusions du conseil d'arbitrage, en se basant sur la déclaration que les ingénieurs n'avaient pas été examinés, et cela malgré la déclaration de M. McArthur affirmant qu'ils l'avaient été. Voilà autant de faits qui coïncident les uns avec les autres. La lettre écrite d'Ottawa par M. Doucet, le 22

juin; le mémoire de M. Huestes écrit le 23; et celui de M. Poulin écrit aussi le 23; la lettre de M. McArthur en date du 19, et celle de M. Macdonell en date du 23. Tous ces documents ont rapport au même sujet et se ressemblent. Comment expliquer que tous ces hommes aient écrit au président de la commission du Transcontinental, au même homme, sur la même question, à peu près en même temps et évidemment dans le même but? Ce n'est pas là l'effet d'un pur hasard. Que font-ils? Que fait cette commission dans laquelle le ministre des Chemins de fer repose tant de confiance? Voilà un fait des plus remarquables et dont personne autre n'est responsable que le gouvernement et le ministre des Chemins de fer et des Canaux en particulier, parce qu'il a été immédiatement signalé au ministre des Chemins de fer et des Canaux par une lettre du secrétaire de la commission du Transcontinental, sans soulever la moindre protestation. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux a ensuite approuvé la commission du Transcontinental d'avoir condamné sans réserve l'œuvre du premier conseil d'arbitrage.

La commission a fait, avec l'aide tacite du ministre des Chemins de fer et des Canaux, ce qui suit: le 25 juin, à onze heures de l'avant-midi, elle s'est réunie et a lu les lettres que lui avaient envoyées MM. Doucet, Huestes et Poulin, ainsi que MM. McArthur, Macdonell et O'Brien, et elle s'est basée sur ces documents dont elle a admis l'exactitude, bien qu'il y fût reconnu que M. Collingwood Schreiber en qui le Gouvernement a toute confiance, M. Lumsden, nommé par le Gouvernement lui-même, et M. Kelliher s'étaient conduits comme des écoliers.

Elle a lu aussi les lettres écrites par des écoliers. Oui, la commission du Transcontinental, aidée en cela par le ministre des Chemins de fer, a accepté ces lettres sans réserve et a immédiatement déclaré illégales toutes les opérations. Monsieur l'Orateur, comme l'a prétendu hier le ministre des Chemins de fer, il est injuste de trouver ces ingénieurs coupables avant de les avoir entendus—et personne ne demande qu'on les déclare coupables sans les entendre—n'était-il pas beaucoup plus injuste, n'était-ce pas un outrage de la part de la commission du Transcontinental de se prononcer, le 25 juin, en se basant sur l'autorité de certains ingénieurs, sans entendre d'autres témoins, et de déclarer que messieurs Lumsden, Kelliher et Schreiber avaient tellement failli à leur devoir, avaient tellement oublié leur responsabilité envers le peuple, qu'il fallait les condamner comme elle l'a fait, sans les entendre sur les dires de leurs subalternes?

Hier, le ministre des Chemins de fer a déclaré injurieuse une hypothèse qu'il attribuait à l'auteur de la proposition d'amendement dont il s'agit, relativement à un acte qu'il jugeait lui-même pardonnable le 25 juin 1909, à un acte qui, ce jour-là, fut certainement éclipsé par ce que fit la commission du Transcontinental et qui était plus condamnable que tout ce qu'on aurait pu faire, plus condamnable même que ce que nous ferions en jugeant ces hommes coupables sans les avoir entendus; et le ministre des Chemins de fer, à cause de sa participation tacite à cet acte-là,—est responsable de l'outrage commis le 25 juin dernier. De cette correspondance il n'y a pas à tirer d'autre conclusion raisonnable que celle-ci:

On a fait ce jour-là une conspiration pour réduire à néant le rapport de ce conseil d'arbitrage, tout simplement parce qu'il y était reconnu une surclassification considérable qui aurait eu pour effet de discréditer le Gouvernement et le pays; et s'il y a de la mauvaise foi à rechercher s'il y a lieu de faire une enquête ayant pour objet de découvrir de la mauvaise foi, le Gouvernement et le premier ministre qui a proposé l'institution de ce comité agiraient beaucoup plus dans l'intérêt du peuple en recherchant de la mauvaise foi chez la commission qu'ils ont eux-mêmes instituée, au lieu de tâcher, comme ils prétendent le faire, d'en découvrir chez certains subalternes innommés faisant partie de l'équipe des ingénieurs.

Le 25 juin, à onze heures de l'avant-midi, la commission du Transcontinental prononçait ces importantes paroles sur la foi de lettres qu'on lui avait écrites et qu'on aurait dû ne jamais lui écrire, au sujet de MM. Schreiber, Kelliher et Lumsden:

> Attendu qu'il est inconcevable que des actes si importants, pouvant représenter, en argent, des intérêts considérables, et donner lieu à des procès coûteux et ennuyeux entre les entrepreneurs et les commissaires aient été exécutés d'une façon si hâtive et si superficielle, sans que les ingénieurs préposés aux travaux aient eu l'occasion d'être suffisamment entendus.

Si M. Collingwood Schreiber était coupable d'une conduite inconcevable, s'il était coupable d'avoir surveillé l'exécution d'un grand devoir public d'une façon hâtive et superficielle, pourquoi le Gouvernement et le ministre des Chemins de fer consentent-ils à le renommer membre du même conseil d'arbitrage? Certes s'il était coupable d'une pareille conduite, s'il s'est montré absolument oublieux de son devoir envers le peuple et le Gouvernement, il n'est pas homme à diriger des opérations de cette importance.

Mais ils vont encore plus loin et prétendent, chose vraiment étonnante, que M. Schreiber, M. Lumsden et M. Kelliher, au cours de leur enquête, ont suivi la marche tracée dans ce terrible mémoire dont j'ai donné lecture à la Chambre il y a quelque

temps, et qui demandait ni plus ni moins que de soumettre à l'arbitrage des questions qui étaient régulièrement l'objet de l'arbitrage, aux termes de l'article 7 de la loi adoptée par le Parlement. Parce qu'ils ont perpétré cet acte odieux, et qu'ils ont poussé l'oubli de leur devoir envers le pays jusqu'au point de suivre les dispositions de cette loi, au lieu d'obtempérer aux instructions tracées par la commission du Transcontinental, leur décision est nulle et de nul effet. A-t-on jamais entendu formuler pareil argument. La commission du Transcontinental ou le Gouvernement pourrait-il nous citer un avocat de renom qui affirme que, parce que les arbitres se sont appuyés sur un texte qui voulait uniquement que ces questions leur fussent soumises, conformément aux dispositions législatives édictées par les parlements, toutes leurs délibérations doivent être mises au rancart, comme entachées d'irrégularité? La commission du Transcontinental n'est nullement autorisée à faire pareille affirmation. En outre, rien ne prouve que les arbitres se soient basés sur cette autorité. Mais l'eussent-ils fait que M. Collingwood Schreiber était autorisé à suivre pareille ligne de conduite par le document même dans lequel la commission du Transcontinental est partie intéressée. Dans le document qui le nomme à ce poste et au bas duquel il a apposé sa signature, il est clairement énoncé qu'une formule lui serait présentée. Jamais on ne la lui présenta, à moins que ce ne soit la formule qui, comme on le prétend, servit de base à leur initiative; jamais on n'en présenta d'autres. Puis lorsqu'ils repetèrent la formule qu'on leur avait expédiée, ils ne l'informèrent pas du fait. Ils écrivirent, sinon à leur propre ingénieur, au moins à M. Kelliher, qu'il leur semblait inutile de le faire. Si les commissaires tenaient à agir franchement en pareille matière, pourquoi n'ont-ils pas déclaré qu'il serait illégal de suivre pareille ligne de conduite et pourquoi n'ont-ils pas précisé les objections à faire valoir contre cette formule, au lieu de se contenter de déclarer haut la main: "A notre avis, il n'y a nullement lieu de soumettre la question"?

Le 25 juin, à onze heures de la matinée, ces messieurs, ou du moins trois d'entre eux, se réunissent afin d'adopter une résolution, qui figure à la page 30, protestant contre les délibérations de l'arbitre comme étant "irrégulières et illégales", en ce qu'elles reposaient, en tout ou en partie, sur l'avant projet de convention du 14 mai 1909, qui avait été rejeté et qui n'avait pas d'existence réelle; or ils s'appuyaient en cela uniquement sur l'autorité d'un ingénieur de district, subordonné de M. Lumsden et à l'encontre de cette autorité, ils n'accordèrent d'audition ni à M. Lumsden, ni M. Kelliher, ni à M. Collingwood Schreiber. Le rapport ajoute:

M. MEIGHEN.

Que les ingénieurs sur la ligne qui ont classifié les matériaux n'ont pas obtenu d'audition suffisante ni été mis en lieu de présenter leur preuve.

De quel droit affirment-ils que le comité des arbitres doit accorder audition aux ingénieurs? La loi de 1903 déclare-t-elle que les décisions des arbitres doivent être infirmées par la commission du Transcontinental, à moins que les ingénieurs, accusés de s'être rendus coupables d'irrégularités, ne soient sur place pour y plaider leur cause? Je ne le crois pas. Mais, en outre, à ce moment la commission du Transcontinental avait reçu la lettre de M. McArthur affirmant que le comité d'arbitrage avait entendu les ingénieurs.

Je pose de nouveau la question au ministre des Chemins de fer et des Canaux, bien qu'il fasse la sourde oreille; je pose la question au secrétaire d'Etat (l'hon M. Murphy): la loi adoptée par le Parlement dit-elle qu'il faut accorder audition aux entrepreneurs, pour que les délibérations soient légales? Le ministre des Chemins de fer et des Canaux affirme que les décisions de ce comité seraient sans valeur, à moins qu'on n'entende les ingenieurs; car le Gouvernement tenait à obtenir une preuve qui pourrait être présentée devant la cour de l'échiquier.

Le ministre n'est pas homme de loi, et moi-même je ne me pose guère en avocat faisant autorité au barreau. Mais il ne faut pas être bien fort en droit pour savoir que, quand bien même on aurait accordé audition aux ingénieurs, la preuve ne serait pas force obligatoire pour eux, devant la cour de l'échiquier. La preuve contre un tiers ne serait pas admise devant une cour dans une cause subséquente. C'est ainsi que l'argumentation du ministre croule par sa base, bien que, je l'avoue, c'était bien l'argument le plus spécieux qu'il fût possible d'apporter à l'appui de l'article 1 de la résolution formulée par cette commission du Transcontinental, en date du 25 juin dernier. On prétend que les entrepreneurs n'ont pas obtenu d'audition. Voilà un précieux aveu. Mais il y a ce fait fort significatif que, le 19 juin, alors que le complot en question se trouvait, M. McArthur déclare, dans une lettre, qu'il n'a pas été entendu devant le comité d'arbitrage et il proteste contre la chose. Cependant, dès que le deuxième comité d'arbitrage est formé et qu'avis en est donné à M. McArthur, il écrit immédiatement à la commission qu'il n'a rien à démêler avec l'arbitrage et ne tient pas à être entendu. N'est-il pas vraiment remarquable que les commissaires infirment les décisions d'un tribunal d'arbitrage, sous prétexte qu'on n'a pas accordé audition aux entrepreneurs, alors que, en premier lieu, il n'existait pas de disposition législative autorisant cette au-

dition et alors que, en deuxième lieu, ils ne voulaient pas être entendus? Après que la commission eût rendu sa décision condamnant M. Lumsden, M. Kelliher et M. Schreiber, comme étant superficiels et négligents dans l'accomplissement de leurs devoirs, et pour me servir de la paraphrase du député de Carleton, comme ignorant le premier mot de la question.

Le ministre des Chemins de fer prétend que cette démission est injustifiable. Le ministre aura amplement l'occasion de donner la réplique; mais, certes, il ne saurait prétendre devant un auditoire d'hommes sensés qu'un ingénieur en chef, au service d'une commission, puisse conserver son poste, après avoir été si vertement censuré par ses supérieurs, par la commission même qui l'a nommé à ce poste, après que celle-ci l'a traité en écolier, lui disant qu'il a fait preuve de négligence dans l'accomplissement de ses devoirs. En pareille circonstance, nul individu qui se respecte ne saurait conserver son emploi. Le ministre ajoute qu'il ne saurait affirmer si la lettre de démission a été écrite avant ou après l'assemblée; mais s'il eût lu le dossier, il aurait vu cette déclaration autorisée du président, que M. Lumsden a démissionné, à la suite de l'assemblée tenue à 11 heures du matin. Sur quelle autorité le député de Pictou et le ministre des Chemins de fer s'appuient-ils pour affirmer que M. Lumsden a démissionné dans un accès d'impatience, parce que son personnel désobéissait à ses instructions? Il ne pouvait pas ne pas démissionner, et le ministre des Chemins de fer le sait parfaitement. Bien plus, la commission du Transcontinental savait bien que M. Lumsden ne pouvait pas ne pas démissioner, et voilà pourquoi elle a adopté la résolution du 25 juin. La commission voulait qu'il démissionnât et qu'il n'existât aucun doute qu'il donnerait sa démission, non seulement à titre d'ingénieur mais encore à titre d'arbitre. Relisons la deuxième lettre du 26 juin:

Ottawa, 26 juin 1909.

Les commissaires du Transcontinental,
Ottawa, (Ontario).

Chers messieurs,—

Comme il a dû appuyer sur l'adjectif!

Relativement à ma lettre d'hier dans laquelle j'affirme que j'ai perdu confiance dans le personnel des ingénieurs, je tiens à dire que cette observation s'applique, non pas à tout le personnel, mais seulement à quelques membres de ce personnel, responsables du mesurages, de la classification, de la surveillance et de l'inspection de parties importantes de la section "B" et à l'est de Rennie-Crossing dans le district "F", que j'ai dernièrement visités.

HUGH D. LUMSDEN.

Puis voici un post-scriptum fort intéressant:

P.S.—Afin de mieux élucider la question, je dois ajouter qu'à mon avis, ma démission du poste d'ingénieur en chef entraîne avec elle ma démission à titre d'arbitre en matière de différends avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique; mais comme vous avez soulevé un doute à cet égard, je démissionne en outre à titre d'arbitre.

HUGH D. LUMSDEN.

Ainsi, pour avoir la certitude absolue que leur œuvre de nuire est bien complète, qu'ils ont parfaitement réussi à anéantir l'œuvre de ce comité d'arbitrage qui leur avait été si désavantageuse, des commissaires s'adressent à M. Lumsden, après qu'il a transmis sa démission dans sa lettre du 25 juin, et lui disent qu'il existe encore un doute sur la question de savoir s'il était encore arbitre et qu'il serait préférable qu'il dissipât ce doute. Certes, il faut du moins leur rendre ici ce témoignage: c'est qu'ils n'ont rien négligé pour atteindre l'objectif qu'il s'étaient évidemment proposé. Eliminer M. Lumsden et infirmer les délibérations du tribunal d'arbitrage.

L'hon. M. FOSTER: L'expression de ce doute s'est-elle faite verbalement?

M. MEIGHEN: Il y a une distinction entre ce que M. Lumsden donne à entendre ici et dans d'autres circonstances, alors que ses observations semblent favoriser les prétentions de la commission. M. Lumsden dit, sous sa propre signature, que le doute soulevé à cet égard vient des membres de la commission du Tronscontinental; tandis que toutes ces déclarations de la commission livrées à la publicité et portant que les ingénieurs sur le terrain sont les seuls qui puissent dresser une estimation ayant quelque valeur, ont été formulées, à titre de mémoire, par le secrétaire de la commission du Transcontinental et avec l'autorisation de cette dernière.

Continuons. L'œuvre de ruine, prétendon, est complète. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne se range pas à cet avis; elle affirme que, bien que M. Lumsden ait démissionné, son successeur est arbitre d'office, et nonobstant le fait que le premier ait transmis sa démission d'arbitre, rien n'empêche M. Schreiber de présenter son rapport. Il peut exister quelque doute à cet égard. Il n'est pas douteux, à mon avis, que l'œuvre du comité d'arbitrage jusqu'à ce moment ait été absolument valide; à tout évènement, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique prétend que cette œuvre est valide, nonobstant la démission de M. Lumsden. Quoi qu'il en soit, s'il plaît à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de déclarer cette œuvre valide, rien n'autorise la commission à l'appeler également valide. Mais la commission s'est rangée à un autre avis. "Nous voulons, disent les commissaires, tout reprendre à neuf; nous allons employer un nouveau titulaire; nous voulons obtenir d'autres résultats". On nomme un nouveau comité d'arbitrage, puis, après un long intervalle, on se remet à l'œuvre, malgré les protestations de la

compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Mais, sur les entrefaites, il se produit un remarquable incident. Le 25 juin, M. Lumsden transmet sa lettre de démission; il déclare dans cette lettre qu'il y a eu une classification excessive, et cela sur une grande échelle. Il ajoute que, vu cette situation et le mépris affiché pour ses instructions il a perdu confiance dans le personnel. Cette lettre est adressée au ministre des Chemins de fer et des Canaux ou à la commission; quoi qu'il en soit, la commission la transmet, le 25 juin, au ministre des Chemins de fer et des Canaux.

Le ministre des Chemins de fer était en ville le 26 juin et y restait jusqu'au 30 juin 1909 parce que le 30 juin il y a une jolie lettre qui est mise dans le dossier par le ministre et je dois le complimenter du gracieux langage dont il se sert. Il écrit à M. Lumsden, qui a été tout simplement renvoyé par la commission ou qui a été mis dans une situation telle que son amour propre exigeait sa démission. Le ministre lui écrit ainsi le 30 juin:

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 25 courant, renfermant la correspondance adressée par vous aux commissaires du chemin de fer transcontinental et remettant votre démission comme ingénieur en chef. Elle sera prise en considération en temps voulu.

Cela doit avoir été du nouveau pour M. Lumsden; quoiqu'il en soit, cette lettre prouve que le ministre des Chemins de fer était en ville du 25 au 30 juin. Plus tard, il a traversé en Europe, parce que le 30 août il écrit une lettre à la commission du chemin de fer transcontinental. Et ici je tiens à dire que je ne peux pas comprendre autrement cette correspondance que comme étant un désir légitime de la part du ministre des Chemins de fer de rendre la correspondance aussi aimable que possible, de lui donner une note de morale, élevée malgré les faits terribles qui étaient connus. Je ne peux rien voir dans cette lettre qu'une jolie pièce de comédie. Voici la lettre et j'attire l'attention de la Chambre sur le cas, parce que le spctacle du ministre des Chemins de fer, rompant le pain de la fidélité officielle à la commission du Transcontinental, est plein d'inspiration. La lettre se trouve à la page 48:

Cher monsieur Parent,—A la veille de mon départ pour l'Europe, il y a quelque temps, j'ai reçu la nouvelle de la démission de M. Lumsden, l'ingénieur en chef de la commission et j'ai laissé à mes collègues le soin de voir à cette affaire. Je trouve à mon retour...

Souvenez-vous que le ministre des Chemins de fer ne l'a pas trouvé avant son retour. Pendant les cinq jours qu'il est resté à Ottawa, ce n'est pas venu à sa connaissance.

M. MEIGHEN

Je trouve à mon retour que M. Lumsden, dans sa lettre annonçant sa démission, dit avoir perdu confiance dans quelques membres de son personnel. Je ne doute pas que cette déclaration ne soit nécessaire, mais je désire faire ressortir davantage l'attitude du Gouvernement relativement à cette question. S'il est trouvé que quelque membre du personnel a été déshonnête ou coupable de négligence dans l'exercice de ses fonctions, il devrait être destitué sur-le-champ.

Cela a dû être du nouveau pour la commission du Transcontinental.

Ce que vous désirez et ce que nous voulons tous, c'est la justice à tous les intéressés et la plus complète protection des intérêts du public. Tout employé qui a oublié ce principe ou qui a manqué de s'y conformer ne devrait pas occuper sa position un seul instant.

Assurément le ministre des Chemins de fer m'accordera que s'il existait une occasion pour écrire une lettre semblable à la commission du Transcontinental, il devait avoir des doutes sérieux quant à la fidélité avec laquelle cette commission remplissait ses devoirs, de sorte qu'il me semble que c'est une pièce de théâtre introduite dans le dossier de façon à ce que la correspondance paraisse aimable. Ensuite le président de la commission du Transcontinental, pour ne pas manquer de remplir son rôle dans la pantomine, s'avance et écrit au ministre des Chemins de fer en lui exprimant le fait remarquable que les vues du ministre au sujet des employés malhonnêtes qui doivent être renvoyés coïncide exactement avec ses vues propres; et le ministre des Chemins de fer, avec une figure impassible, donne la lecture de cette correspondance à la Chambre, comme un témoignage de la haute moralité du Gouvernement du pays envers le Transcontinental. Il paraît étrange que malgré que le ministre ait été ici durant cinq jours et ait discuté la question avec ses collègues, comme cela résulte de sa lettre, il n'ait jamais remarqué la déclaration de M. Lumsden disant qu'il a perdu confiance en son personnel, et qu'il n'ait jamais pensé avant ces deux mois, qu'il y avait une occasion pour lui, pendant toute la durée de deux mois de prêcher la doctrine de l'honnêteté au président de la commission du Transcontinental. Le président de la commission du Transcontinental dit ensuite:

S'il était prouvé que ceux qui sont à notre service aient été coupables de négligence grave ou d'irrégularités, soyez persuadé que la commission ne serait pas lente à se faire justice; elle a déjà agi de la sorte en plusieurs circonstances.

Mais jusqu'à ce moment, et par la suite, toute la correspondance montre qu'il n'y avait pas de question plus chère au président de cette commission que de voir à ce

que toutes les possibilités de preuve disparaissent, autant qu'il pouvait le faire lui-même. Pendant deux années la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique a été prônée dans le pays, durant la campagne électorale de 1904, comme la gardienne des droits de la nation relativement à la construction de cette voie ferrée.

On a raconté aux électeurs que la compagnie était dans une situation telle qu'elle devait combattre réellement au nom du peuple pour maintenir ses droits. Puis la compagnie du chemin de fer, pendant deux ans, lutte et bataille avec le président de la commission pour qu'une enquête honnête et complète soit faite sur toutes les questions dont on se plaint. Dans le cours de ces deux années, nous avons sous les yeux le spectacle du président de la commission qui résiste, avec les armes qu'il a en sa possession, aux tentatives faites par le Grand-Tronc-Pacifique pour maintenir ses droits et par le fait, jusqu'à un certain point les droits du peuple. Si des pouvoirs suffisants avaient été accordés à cette commission d'arbitrage ou à la seconde commission d'arbitrage qui est actuellement au travail, pouvoirs que le Grand-Tronc-Pacifique prétendait à si bon droit qu'on devait accorder, alors il n'y aurait pas autant de raisons de la part de l'honorable député de Simcoe-sud de présenter son amendement. C'est parce que la requête faite pendant ces deux années par la compagnie, pour que l'enquête soit complète, a été refusée par la commission, que l'on a d'autant plus besoin aujourd'hui d'une enquête. Qu'est-ce qui vient à l'appui de la prétention que j'ai que la compagnie de chemin de fer pendant ces deux années a bataillé pour obtenir une enquête complète? Passez à la page 52 du rapport. M. Chamberlin, vice-président et directeur général de la compagnie écrit ainsi qu'il suit au président de la commission à la date du 15 septembre 1909:

Cher monsieur,—Pour faire suite à la conversation que j'ai eue avec vous au sujet du tribunal d'arbitrage, je désire vous dire que nous sommes disposés à voir les arbitres commencer l'examen des points contestés et inspectés par l'ancien tribunal formé de M. Collingwood Schreiber comme tiers arbitre, M Hugh D. Lumsden, ingénieur du Gouvernement et M. B. B. Kelliher, ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique.

Je suppose que ces arbitres commenceront leur inspection à Winnipeg et se dirigeront vers l'est, dans la direction de Moncton.

C'est une supposition que malheureusement M. Parent ne pouvait pas admettre.

M. Kelliher est actuellement à Winnipeg et il sera prêt à partir à la demande de M. Schreiber et de M. Grant. Veuillez me faire connaître le plus tôt possible la date du départ de MM. Schreiber et Grant, afin que nous puissions régler nos affaires de la division des ingénieurs en conséquence.

Nous espérons que cette investigation sera complète et qu'elle sera continuée sur la ligne toute entière, qu'elle embrassera et règlera toutes les questions contestées.

C'est un simple espoir et on pourrait penser que c'est un espoir honnête et utile, mais la commission qui a à cœur les intérêts du pays ne pourrait pas s'y conformer. Immédiatement à la page suivante, dans une lettre du 18 septembre, M. Chamberlin dit:

Je suis de votre avis, quand vous proposez ce que j'ai mentionné dans ma lettre précédente, que les arbitres examinent toutes les questions en litige, depuis le commencement, laissant les deux ingénieurs discuter tous les points de divergence sur les lieux mêmes et qu'ils recourent à M. Schreiber au cas où ils n'arriveraient pas à s'entendre.

Et cela aussi est du bon vouloir auquel refuse d'accéder le président de la commission du chemin de fer, comme gardien des droits du peuple. Alors, à la page 55, M. Chamberlin insiste avec urgence sur cette même question. Dans une lettre datée de Winnipeg le 8 octobre 1909, et adressée à M. Parent, il dit:

Vous semblez mal comprendre la position du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. L'entente que j'ai avec vous et qui est rédigée dans la quinzième lettre, portait que toutes les questions contestées seraient discutées sur place, conformément à l'article 7 de l'entente acceptée par le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et votre Gouvernement et nous sommes prêts en tout temps à procéder sur cette base. M. Grant a refusé de discuter et de régler les divergences telles que demandées plus haut, en conséquence, votre commission seule est responsable du retard.

M. Grant a refusé de procéder d'après les directions imposées par le Parlement du Canada par l'article 7, de l'entente de 1903, et il a persisté à procéder dans les limites étroites, petites et absolument inutiles de la convention du 10 janvier 1910, dont le ministre se vante lui-même d'être le père. A la page 58, M. Chamberlin continue encore le même combat—celui que nous continuons maintenant. Il dit le 5 octobre:

J'ai télégraphié à Kelliher pour qu'il signe la lettre de nomination du tiers arbitre et de commencer immédiatement les travaux d'arbitrage de la manière spécifiée dans nos lettres. J'espère que vous signifierez à M. Grant de faire une investigation complète et qu'il leur sera donné tout le temps nécessaire pour le règlement des difficultés de Winnipeg à Moncton.

Si la commission avait consenti à faire une enquête complète et à discuter la différence entre Winnipeg et Moncton, l'affaire aurait marché, mais l'entente ne peut se faire, elle n'existe pas encore aujourd'hui et par conséquent l'amendement est absolument indispensable si l'intérêt public doit être protégé. A la page 59, M. Ryan, secrétaire de la commission, écrit comme ins-

truction à M. Grant que si M. Kelliher refuse de procéder en s'en tenant aux limites étroites de l'entente complémentaire, il faut s'arrêter complètement. Il dit:

L'attitude de Kelliher retarde encore les travaux de l'arbitrage. S'il y persiste, cet arbitrage sera retardé indéfiniment. S'il refuse de signer la lettre conjointe, vous devrez retourner à Ottawa. Montrez ce télégramme à Kelliher et communiquez-nous le résultat.

Puis M. Chamberlin dit le 6 octobre:

Nous trouvons maintenant que l'ingénieur Grant a refusé d'examiner autre chose que quelques cas spécifiques et d'étendre l'arbitrage à tous les points en litige conformément à ce que vous avez décidé lorsque j'étais à Ottawa et que vous avez confirmé plus tard par votre lettre; en conséquence, M. Kelliher a refusé à bon droit, de commencer les travaux d'arbitrage. Quand M. Grant sera prêt à entreprendre toutes les questions contestées, M. Kelliher sera prêt à agir de concert avec lui.

Mais M. Grant n'était pas prêt ainsi parce que la commission refusait de le laisser se préparer ainsi. Alors, à la page 60, M. Parent écrit à M. Chamberlin le 7 octobre ainsi qu'il suit:

Pour des raisons antérieurement expliquée il est dans l'intérêt du public....

M. Parent aime beaucoup cette expression:

....que ces difficultés soient promptement réglées, et j'espère donc que vous demanderez à M. Kelliher d'empêcher de nouveaux délais en consentant à signer la lettre conjointe et à se mettre à l'œuvre le plus tôt possible. Dans ce cas, comme je vous l'ai dit dans mon télégramme, il serait préférable de faire signer la lettre en question à Ottawa, après quoi les trois arbitres pourraient partir pour le lot "F". Je crois que M. Schreiber sera prêt à partir la semaine prochaine.

A la page 61, M. Gordon Grant, l'admet dans une lettre, datée du 11 octobre, et adressée au président de la commission:

Malgré l'avis contraire du sous-minitre de la Justice M. Kelliher a persisté à soutenir que je n'avais rien à faire avec la nomination d'un tiers arbitre, que le choix antérieur de M. Schreiber, par M. Lumsden, était encore valide et qu'une autre lettre collective était inutile. Cela, sans doute,, était conforme à ses instructions du 18 septembre. Non seulement M. Kelliher prit cette attitude, mais il me fit aussi savoir qu'avant notre départ, j'aurais à signer une acceptation formelle semblable à celle qui avait été antérieurement préparée par les officiers du Grand-Tronc-Pacifique.

Ainsi, si M. Grant avait été disposé à signer l'arrangement dont j'ai donné lecture à la Chambre, le premier arbitrage autorisé par le Gouvernement et le Parlement en 1903, aurait pu avoir lieu immédiatement, mais M. Grant refusa et la commission l'approuva dans ce refus d'appliquer la loi votée en 1903 et que le Parlement avait considérée comme suffisante pour sauvegarder les droits de l'Etat. L'arbitrage fut donc retardé en 1908 et 1909. Je pourrais donner d'autres preuves, mais l'honorable ministre doit convenir que ce point est clairement démontré.

Le 21 octobre M. Kelliher soulève la même objection ainsi que l'établissent toutes les lettres échangées pendant cette période. La question n'est pas encore réglée. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux pouvait faire cesser le conflit, mais il n'a pris fin que lorsque l'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley) est apparu sur la scène, vers le 18 novembre dernier. Une chose bien étrange et remarquable que le rapport n'explique pas, c'est de voir que dès l'entrée en scène de l'honorable ministre des Travaux publics vers le milieu de novembre, le Grand-Tronc-Pacifique avec une docilité enfantine, sans la moindre explication, sans avis préalable, sans donner aucune raison, se soumet entièrement et absolument aux prétentions de la commission, à la simple invitation du ministre des Travaux publics.

A la page 74 du rapport se trouve une convention aux termes de laquelle toute l'affaire est soumise à l'arbitrage, aux conditions posées par M. Gordon Grant pendant tout le conflit. Quelle explication peut-on donner de cette docilité? Comment expliquer la promptitude avec laquelle le Grand-Tronc-Pacifique, le gardien des droits du peuple, démolit la barricade dernière laquelle il s'était obstinément retranché et se soumet sans réserve aucune aux prétentions de M. Grant et de la commission du Transcontinental? Grâce à cette entente ce tribunal d'arbitrage ne pourra entendre que les questions mentionnées dans les lettres antérieures au 10 janvier 1908, et certaines autres questions spécialement mentionnées et identiques à celles visées par la convention restreinte du 10 janvier. Tout conflit cesse. Tous les nuages se dissipent. Le soleil reparaît à l'horizon et l'arbitrage sera borné, comme le dit l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell), à cet écart de 2 p. 100, comme n'ont cessé de le demander M. Grant et la commission.

Voilà toute l'affaire en deux mots. Mais il y a ici une petite mise en scène à laquelle il n'est pas sans intérêt de s'arrêter un instant. Après que M. Grant eût adressé plusieurs lettres à la commission pour lui expliquer l'attitude de M. Kelliher à Winnipeg et après que M. Chamberlin eût écrit à la commission que cette dernière avait rappelé M. Lumsden à Ottawa, l'empêchant ainsi de se livrer à ses travaux d'arbitrage, on trouve dans le dossier une lettre dans laquelle le secrétaire de la commission demande de nouveau à M. Grant de faire un rapport sur cette affaire Kelliher.

J'ai cherché en vain la nécessité de ce nouveau rapport, et je serais bien aise d'entendre un membre de la droite nous l'expliquer. Mais c'est ici qu'intervient la

mise en scène. Dans ce rapport M. Grant dit avec beaucoup de raison que dans ses rapports précédents il a expliqué au long toute l'affaire Kelliher, mais il ajoute que la lettre de M. Chamberlin dans laquelle il est dit que M. Lumsden a été rappelé à Ottawa, est inexacte. Qui a suggéré à M. Gordon Grant l'idée de parler de cette lettre de M. Chamberlin dans ce rapport? L'unique but de cette correspondance n'était-il pas de faire disparaître, si possible, toute trace des machinations qui ont abouti au rappel de M. Lumsden? A la page 67 du rapport on trouvera la lettre du secrétaire de la commission et la réponse de M. Grant. Le secrétaire demande candidement à M. Grant de faire un rapport, et il inclus la lettre de M. Chamberlin et voici la réponse de M. Grant:

A propos de la prétention de M. Chamberlin que M. Lumsden a été rappelé à Ottawa par la commission, je crois comprendre de ce que vous dites, que vous n'avez pas rappelé M. Lumsden à Ottawa, et dans les liasses de mon bureau je trouve une lettre de M. Lumsden adressée à M. Schreiber, le 22 juin 1909, dans laquelle il dit:....

Or, le 22 juin et la date de la clôture de l'enquête dans la section "B", celle sur la section "F" eu lieu précédemment. Dès que l'enquête sur la section "B" fut terminée, M. Lumsden écrivit à M. Schreiber:

Vu qu'il est important que je sois à Ottawa le 24 courant et que nous avons terminé l'inspection des travaux de Macdonell et O'Brien, concernant les questions controversées entre l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique et moi, il m'est impossible de poursuivre les travaux en ce moment.

Dans cette lettre, M. Lumsden dit qu'il est important qu'il soit à Ottawa le 24 du même mois et je ne vois pas ce qui rendrait sa présence importante à Ottawa, s'il n'y était pas appelé par la commission. Voici comment M. Grant explique ce passage de la lettre de M. Lumsden:

Mon secrétaire qui était aussi celui de M. Lumsden, m'informe que dans la première lettre qu'il écrivit à M. Schreiber, M. Lumsden disait qu'il était important qu'il fût en Angleterre au commencement du mois suivant et que dans la seconde lettre il a remplacé "Angleterre" par "Ottawa".

Voilà qui est bien singulier. M. Lumsden écrit qu'il lui faut être en Angleterre au commencement de juillet et M. Grant déclare, sur la foi de son secrétaire, qu'il a ensuite substitué le mot "Ottawa" au mot "Angleterre", voulant dire qu'il lui fallait être à Ottawa au commencement du mois suivant.

L'hon. M. FOSTER: Il dit qu'il n'a changé qu'un seul mot.

M. MEIGHEN: Oui; cela voudrait dire que M. Lumsden devait être à Ottawa au commencement de juillet, mais si l'on veut que la lettre ait un sens quelconque, il a dû changer sa première lettre disant qu'il lui fallait être en Angleterre au commencement de juillet en disant qu'il devait être à Ottawa dans deux jours.

Pourquoi a-t-il changé si soudainement son intention de se rendre en Angleterre en celle d'aller à Ottawa, à moins d'y avoir été appelé en toute hâte? La lettre de M. Grant, bien qu'elle soit habilement imaginée pour déguiser le fait, ne fait que démontrer plus clairement que M. Lumsden a été appelé par la commission et corrobore la prétention de M. Chamberlin qu'il a abandonné l'arbitrage sur l'ardre formel venu d'Ottawa.

Pendant le discours de l'honorable ministre des Chemins de fer, je lui ai posé une question, parce qu'alors comme aujourd'hui j'étais d'opinion que, même aux termes de la première convention, le public n'était pas pleinement protégé contre la classification abusive. Je puis me tromper, mais je maintiens que lors de cette première convention, la Chambre n'avait pas en vue la classification abusive et l'augmentation dans le coût de la construction qui devait s'ensuivre, parce que le texte même de l'article 7 de cette convention n'établit pas clairement que par cet article le Parlement entendait soumettre à l'arbitrage la question du coût de la construction résultant de la classification abusive ou de toute autre cause.

En supposant que la première convention autorise de soumettre à l'arbitrage les questions de classification abusive—et nous devons le supposer, puisque toutes les parties ont été d'accord sur ce point—il en résulte que le public n'a plus aucune protection. Même si l'arbitrage doit être aussi complet et aussi étendu que le prétend le Grand-Tronc-Pacifique et que nous le prétendons, je persiste à dire que cette convention ne protège pas le public d'une manière convenable.

J'ai demandé au ministre des Chemins de fer et des Canaux d'expliquer comment l'ingénieur de la commission représenterait le public dans les questions de classification abusive et comme il ne m'a pas répondu, je ne savais pas si je devais le féliciter de sa sincérité en admettant qu'il n'en savait rien, ou de son habileté en éludant la question.

Plus tard dans la soirée il a essayé de répondre à cette question, mais avec un bien mince succès. Quant au pouvoir légal du Gouvernement d'exiger 3 p. 100 d'intérêt sur le coût de la construction, son explication est assez plausible, mais que fait-il du capital, des 100 p. 100 que représente le coût de la construction? Comment, dans cette affaire l'ingénieur de la commission peut-il représenter le public? Aucun conflit ne peut survenir, à moins que l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Paci-

fique ne prétende qu'il y a eu classification abusive et que partant, le coût est trop élevé, et dans ce cas l'ingénieur de la commission intervient et dit: Non, le coût n'est pas trop élevé et je ne vous permettrai pas de le réduire.

S'il prend cette attitude comment peut-on dire qu'il représente le public, puisqu'il demande que le coût de la construction du chemin ne soit pas diminué? Comment peut-on dire qu'il est l'avocat du public, quand il demande à faire augmenter le coût de la construction? Il est possible qu'il défende le droit que nous aurons d'exiger l'intérêt sur le coût ainsi augmenté, mais il est évident que le ministre des Chemins de fer n'a pas étudié ce côté de la question, puisqu'en ce qui concerne le capital, le coût de la construction que le peuple devra payer, l'ingénieur de la commission agit directement en opposition à l'intérêt du public.

Donc, en tout cela il n'a pas été question de la production dans cette affaire de classification abusive sauf peut-être celle qu'accorderait l'ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique, et je dis que dans les circonstances, dans les sujets qui se rapportent à une classification outrée, les faits cités ne constituaient pas une protection suffisante à l'endroit du peuple de ce pays. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique paie 3 p. 100 d'intérêt, mais il est un principe reconnu aujourd'hui par toutes les compagnies de chemins de fer, qui veut que les droits de transport des marchandises soient établis à seule fin de rencontrer ses obligations, et que l'intérêt se trouve toujours payé par le peuple. Je n'entends pas dire qu'il n'importe au Grand-Tronc-Pacifique de voir à ce que le coût des dépenses n'atteigne pas un chiffre élevé, mais c'est une question relativement peu importante, si on la compare à l'intérêt que peut lui porter la population du pays. Voilà pourquoi je dis que même si les arbitres exerçaient les pouvoirs que la loi voulait leur accorder, ces pouvoirs ne seraient pas, quand il s'agit de classification abusive une protection suffisante pour le public. Les gens qui ne sont que relativement intéressés ne jouissent pas d'un privilège suffisant à protéger les intérêts de tous ceux qui contribuent dans une proportion quarante fois plus considérable au coût de la construction de cette voie ferrée.

S'il en est ainsi—et je crois que cela doit être considéré comme parfaitement établi—si nous nous trouvons en cette posture, alors que nous ne jouissons que d'un peu de protection, ne pouvant obtenir mieux—il est du devoir de la Chambre de constater que cette protection s'exerce dans la plus large mesure possible. Assurément, l'acte de la commission du Transcontinental n'aurait pas dû être contraire aux limites de l'arbitrage; les commissaires auraient dû prendre une attitude qu'ils auraient toujours suivie en faveur d'un conseil d'arbitrage dans le sens le plus étendu du mot.

Mais si les commissaires refusent de prendre cette attitude, il est du devoir de la Chambre d'agir pour eux et de s'enquérir de cette question qu'ils ont refusé d'étudier à fond. La commission du Transcontinental dans toutes ces procédures, aurait dû être à bon droit surveillée par la population du pays qu'elle remplaçait dans tous ses différends, alors qu'elle devait protéger le peuple contre les entrepreneurs; mais la commission s'est prononcée en faveur de ces derniers, et dans chaque discussion qui surgissait, les commissaires ont favorisé les entrepreneurs dont ils prenaient la défense, et les intérêts du peuple n'ont pas été protégés. Nous ne représentons pas la commission du Transcontinental ou le Gouvernement, mais la population du pays. Seuls ils sont nos clients, et à moins que la lumière ne se fasse sur leurs agissements, grâce à ce projet de résolution déposé par l'honorable représentant de Simcoe-sud, la lumière ne se fera jamais, car il ne restera que la résolution proposée par le très honorable premier ministre, et toute la députation peut imaginer l'impossibilité absolue où l'on se trouverait de faire la moindre enquête utile. D'après notre Constitution, la Chambre des communes devrait avoir à cœur uniquement les intérêts du peuple. Il est de notre devoir de faire connaître les faits aux ministres, et après cela, nous devons nous fier à leur intelligence.

L'hon. JOHN HAGGART (Lanark-sud): A cette heure avancée, je tâcherai d'être aussi bref que possible en discutant cette question. Quel est le sujet de cette dernière? Un projet de résolution déposé par le très honorable leader du Gouvernement demandant qu'on enquête sur certaines accusations portées par un nommé Hugh D. Lumsden, ingénieur en chef du Transcontinental dans lesquelles il emploie certains mots que je ferais mieux de lire. Il dit:

Jamais le devis général ni mes instructions relatives à la classification n'ont été exécutées, mais au contraire on a accepté des quantités considérables de déblais comme roche compacte qu'on aurait dû classifier comme roche détachée ou déblai ordinaire, et l'on a compté comme roche détachée des matières qu'on aurait pu labourer.

Vient une longue liste d'accusations qu'il porte contre ses subordonnés qui n'auraient pas suivi ses instructions. Pourquoi le très honorable premier ministre n'a-t-il pas laissé au comité le soin de s'enquérir si les allégués de l'ingénieur en chef sont vrais ou faux? Il se garde bien de cela. Voilà la résolution qu'il propose. Qu'est cette dernière?

Considérant de plus que cette Chambre, bien qu'elle soit d'avis qu'il n'est pas judicieux de faire quelque démarche qui puisse porter pré-

judice à l'une ou l'autre des parties engagées dans la tenue de l'arbitrage en cours entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et lesdits commissaires, lesdites déclarations ci-dessus citées dudit Hugh D. Lumsden, données par lui comme motifs de sa démission d'ingénieur en chef, comportent, de l'avis de cette Chambre, un intérêt public considérable.

Cette Chambre est d'avis que l'intérêt public exige qu'on sache si un subordonné peut ignorer les instructions qu'il reçoit. Ce qui aggrave l'accusation, c'est qu'on vole le pays par cette classification outrée sur certaines parties des travaux, et voilà l'accusation portée par M. Lumsden dans sa lettre aux commissaires; la Chambre n'est donc pas obligée d'enquêter en cette affaire. Pourquoi? Parce qu'il existe un bureau d'arbitrage établi par la loi, et toute la question se trouve, ainsi que les honorables députés qui ont pris la parole et qui siègent à la droite l'ont die, "subjudice lis est"; comme nous avons accordé des pouvoirs à ce tribunal d'arbitrage, ou du moins comme nous leur avons délégué nos pouvoirs, nous ne devrions pas nous enquérir de cette classification, ni rechercher si elle est abusive, au cas où elle existerait. On ne doit pas étudier ainsi ces questions. Quelle comédie que de nommer un comité de cette Chambre dans le but de s'enquérir si certains subalternes de l'ingénieur en chef ont rempli ou non leur devoir? Voilà tout ce que l'honorable premier ministre veut soumettre à l'examen de la Chambre. Jamais encore on a été témoin ici d'une prétention aussi ridicule. Il n'aurait pas dû oublier que son ingénieur en chef, la personne de son choix. chargé de surveiller la construction du Transcontinental, a été forcé de dire qu'il existait une classification abusive, ou, autrement dit, qu'on avait volé le pays.

Examinons d'abord comment on estime le coût probable d'un chemin de fer. Les honorables députés ont dit que le sous-ministre avait préparé les devis de cet ouvrage, assisté en cela par l'ingénieur chargé de la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Je crois qu'ils se sont consultés l'un l'autre, et qu'ils ont fini par demander conseil à des compagnies américaines quant au devis à préparer.

Je n'ai pas le moindre doute que les devis préparés par eux soient exacts. Je suis parfaitement convaincu, aussi, que l'interprétation donnée en premier lieu à ces devis par M. Lumsden, que même son interprétation modifiée après l'opinion exprimée par l'honorable ministre de la Justice, était parfaitement dans l'ordre des choses. Si l'on suivait ces instructions, la construction du Grand-Tronc-Pacifique se ferait honnêtement. Une estimation du coût de la construction du chemin est préparée par les ingénieurs. On emploie d'autres ingénieurs pour arrêter le tracé.

Puis les intéressés se disent qu'il peut s'être glissé des erreurs dans les quantités relevées sur le parcours de cette ligne. Ils étudient à nouveau et avec grand soin leurs calculs; ils creusent des puits à certaines parties de la route, et les changements qu'on relève ne doivent pas excéder le montant dont a parlé le ministre des Chemins de fer, c'est-à-dire 20 p. 100. Jamais cet écart ne se produit quand on emploie des ingénieurs compétents. Ces derniers devraient savoir à 20 p. 100 près la quantité de roche compacte ou meuble, et la quantité de terre sur le parcours de la voie. Voilà ce que demande l'honorable ministre des Chemins de fer. Ces estimations quant à la quantité ayant été obtenues, le département accorde les entreprises, et, chose étrange à dire dans ce cas-ci, ceux qui ont arrêté le tracé, tel que je l'ai appris de l'honorable ministre des Chemins de fer, sont les ingénieurs qui surveillent cet ouvrage. Ils fournissent des renseignements au pays indiquant quelles sont ces quantités, et renseignent de temps à autre le public quant au progrès des travaux, et lorsque les mesures sont envoyées ici, on constate que ces quantités-là sont dans certains cas trois fois plus élevées que le chiffre des estimations.

Pas un mot de l'honorable ministre des Chemins de fer, pas un mot des commissaires des chemins de fer qui sont chargés de la construction de cette voie, disant: Comment se fait-il messieurs, que vous ayez estimé à tant certaines fournitures et certains travaux relatifs à cet ouvrage particulier, et que maintenant, dans vos rapports, l'on constate que dans certains cas vous dépassez trois fois ce montant? Pas une explication demandée, pas une raison fournie.

Il y a deux ans, j'ai appelé l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer, ce que j'ai répété l'année dernière, sur le fait qu'il était notoire qu'on avait excédé grandement les estimations faites à l'origine. J'ai demandé si cela était dû à l'interprétation donnée par l'honorable ministre de la Justice à ces conventions-là. Dans l'affirmative, je ne pouvais comprendre la stuation faite à l'ingénieur en chef. Ces entreprises avaient été adjugées sur des plans et devis préparés par ce dernier. Ces conventions furent modifiées, vu l'interprétation donnée par l'honorable ministre de la Justice à certaines stipulations. Mais pourquoi n'a-t-on pas modifié les devis dans le cas de nouvelles conventions, de façon à leur donner l'interprétation qu'elles avaient en premier lieu? Je ne vois pas qu'il soit fait mention de cela dans la correspondance déposée. Le fait simple, c'est que ceux qui étaient chargés de faire exécuter cet ouvrage pour le compte du Gouvernement, ont refusé des quantités de marchandises par trop considérables, ou

bien parce que le coût en était trop élevé, d'après les estimations faites par eux. Le Gouvernement ne s'est pas plaint; il en a été ainsi des commissaires, de l'ingénieur; on ne trouve aucun renseignement qu'on aurait soumis à aucune autre commission dans le but de disculper ceux qui s'étaient trompés ainsi.

L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) et l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) dans leurs observations, ont jugé nécessaire, afin de défendre le Gouvernement, de dire: Nous avons fait tout notre possible, mais les pouvoirs étaient délégués à la commission des chemins de fer et au bureau des arbitres, et non pas au ministre des Chemins de fer. J'ai pris grand soin, quand cette commission fut nommé, de déclarer que la responsabilité du ministre envers le Parlement ne cesserait point; que, quelque fussent les commissaires ou les arbitres choisis, nous ne nous départirions point de notre autorité en ces questions. Nous pouvons avoir délégué notre autorité, jusqu'à un certain point, pour notre propre convenance, mais la responsabilité ministérielle n'en existera pas moins. L'honorable député de Pictou nous a demandé: Qu'ont à faire l'honorable ministre des Chemins de fer ou le chef du Gouvernement dans cette question de savoir si la classification est juste ou erronée? Mais la question est soumise aux arbitres qui la décident conformément à la loi, et c'est par cela que nous sommes tous liés. Mais la doctrine que j'ai exposée, c'est que la Chambre s'adresse directement au ministre. Celui-ci peut se disculper en excusant l'acte de ses subordonnés et en faisant voir que les calculs ont été faits d'une façon exacte. L'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) a traité la question sensible de l'arbitrage entre le Grand Tronc-Pacifique et le Gouvernement relativement à cette entreprise.

Je me trompe peut-être, mais je considère que les arbitres n'avaient aucunement à s'occuper des différends entre les entrepreneurs et le Gouvernement. Les seules questions qui soient de leur compétence, les seules qui, aux termes de la loi, doivent leur être soumises sont celles qui se rattachent aux différends que la construction du chemin de fer est susceptible de faire surgir entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement. C'est à ce dernier qu'il appartient exclusivement de décider comment les questions doivent se régler entre lui et les arbitres. Je pourrais invoquer à ce propos le texte même de la loi; je préfère donner lecture de l'article suivant du contrat auquel l'Etat est partie:

L'ingénieur sera le seul juge de l'ouvrage et des matériaux, quant à la quantité et à la qualité de ces derniers, et sa décision sur tous les sujets en discussion à propos de l'ouvrage et des matériaux sera finale.

M. J. HAGGART.

Il n'est pas question d'arbitrage en ceci.

Nul travaux supplémentaires ou changement ne sera réputé avoir été exécuté et l'entrepreneur n'aura pas droit d'exiger le paiement de ce travail ou changement, à moins que ces derniers n'aient été exécutés à la satisfaction de l'ingénieur.

Ainsi, le ministère des Chemins de fer est maître absolu en ce qui concerne les différends entre les entrepreneurs et le Gouvernement, et les arbitres n'ont à s'occuper que des seuls différends que la construction du chemin peut faire surgir entre le Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement.

Pourquoi demandons-nous cette enquête? Il s'agit en ce moment d'une des plus importantes questions dont la Chambre ait jamais été saisie. On nous avait promis qu'il suffirait de $53,000,000 pour construire cette voie ferrée. Le ministre des Finances déclare avoir donné cette estimation non de sa propre autorité, mais sur la foi des ingénieurs. Mais le ministre est responsable à la Chambre, il n'a pas le droit de se retrancher derrière des fonctionnaires de l'Etat. Il est de son devoir de punir le fonctionnaire qui l'induit en erreur, de le suspendre et même, au besoin, de le destituer. Dans le cas dont il s'agit, l'estimation avait été faite par M. Schreiber d'après certaines quantités fournies au département par l'ingénieur de section. Après avoir minutieusement étudié les rapports, je constate que les déblais des tranchées sont plus considérables que les devis n'indiquaient.

Je crois que les adjudicataires de chacune des entreprises du Transcontinental ont porté les quantités un peu au delà de leur chiffre réel. Où réside donc la difficulté? C'est dans la question du classement. Si l'on a un million de verges de terre à enlever et qu'au lieu de la classer comme tel à 25 cents la verge, on inscrive 700,000 verges de roche détachée à 50 cents, ou de roche compacte à $1.50, cela fait une différence très considérable. Mais ce dont nous demandons compte au Gouvernement, ce dont nous voulons nous enquérir, ce sont les changements effectués à l'égard du classement. Nous voulons savoir si oui ou non on a falsifié le classement. C'est là la seule question véritable.

Il ne s'agit pas de savoir si l'ouvrage est bien fait. A quoi bon faire faire des études, établir le tracé de la ligne, déterminer les quantités, rédiger les cahiers des charges et adjuger les entreprises que la dépense s'est faite en conformité des stipulations des contrats aussi bien que si les travaux sont exécutés comme il convient? La question d'honneur, la question de la bonne direction des travaux publics passe bien avant toute considération pécuniaire. N'allions jamais l'honneur à la malhonnêteté. Nos hommes publics doivent être des hommes d'honneur, des hommes dignes.

Nul pays ne peut exister s'il n'a les moyens de constater que les deniers confiés au Gouvernement sont appliqués d'une façon avantageuse et honorable pour la nation. Nous voulons que l'enquête porte sur des allégations répandues par tout le pays. Il est du devoir du premier ministre et du ministre des Chemins de fer et des Canaux d'aider l'opposition à constater si la dépense des deniers publics s'est faite de façon honnête et économique, et si les travaux sont exécutés conformément ou contrairement aux stipulations des contrats.

Voilà ce qui doit être fait et en quoi on devrait nous aider. Cela n'empêche pas les investigations ! Nous n'avons que faire d'une enquête sur les accusations formulées par M. Lumsden ; nous en voulons une qui nous apprenne s'il y a eu classement vicieux ou non. Au dire du premier ministre, l'enquête ne devra porter que sur la question de savoir si M. Lumsden a raison d'accuser ses subalternes d'avoir méprisé ses ordres. On serait tenté de croire que l'enquête dût nous donner droit d'élucider la question du classement ; mais non, le premier ministre ne veut pas de cela : il nous sera absolument interdit d'examiner cette question-là.

La Chambre conviendra avec moi, je n'en doute pas, qu'il y a lieu d'instituer une enquête sur ces accusations qui se colportent sur tous les points du territoire. Les documents déposés les mettent suffisamment en lumière. N'y a-t-il pas juste présomption, quand on voit porter à 1,200,000 la quantité de 600,000 verges de roche compacte stipulée au contrat, quand on voit les quantités de roche détachée se tripler et se quadrupler, et que pour obtenir la quantité des déblais des tranchées, on porte comme provenant de la roche des quantités de terre que l'on réduit à cet effet?

Et puis, l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro) a fait une assertion qui, si elle est bien fondée, prouve que l'on a fraudé l'Etat. Il a dit qu'à certains endroits de la ligne où des déblais ont été portés comme provenant de la roche compacte, l'inclinaison des parois des tranchées est dans le rapport de 1 à 1½. Ce seul fait démontre qu'il y avait là de la terre, que l'on creusait dans la terre. Si cette assertion est fondée, elle suffit à convaincre les ingénieurs d'avoir inscrit de la roche au lieu de l'argile.

Une autre occasion s'offrira de discuter ces questions. Il se fait tard, et je sais que la Chambre désire que la question soit mise aux voix. Mais je le demande au nom de la bonne renommée de la Chambre et du pays, qu'on ne nous empêche pas de faire une enquête sur les accusations précises qui sont portées devant la Chambre. M. Lumsden a accusé certains de ses ingénieurs qui refusaient parfois d'obéir à ses ordres de s'être rendus coupables de fraude, d'avoir fait des estimations grâce auxquelles les quantités inscrites étaient deux ou trois fois plus considérables que les quantités réelles. Que l'on n'empêche pas l'opposition de se justifier aux yeux du pays en exerçant son droit de faire cette enquête. Si le Gouvernement nous méconnaît ce droit, tant pis pour lui.

Je l'affirme hautement, les documents que l'on a déposés prouvent d'une manière si évidente que l'on a fraudé l'Etat, que le Gouvernement devrait s'empresser d'ouvrir une investigation sur cette affaire. Au dire même du ministre des Chemins de fer, le tracé du chemin avait été confié à une certaine catégorie d'ingénieurs.

Ceux-ci ont fait rapport des quantités de roche détachée, de roche compacte et d'argile qu'il faudrait enlever ; et ce sont ces mêmes ingénieurs, qu'on ne l'oublie point, qui s'occupent actuellement de la construction de ce chemin de fer. Il n'a pas été tenu de compte convenable des déblais sur les lieux, il n'a pas été adressé chaque mois de rapports suffisants au ministère. Celui-ci aurait dû savoir que les paiements excédaient de beaucoup les estimations. On ne se livra à aucune investigation, on ne consulta même pas l'ingénieur en chef, on n'invita pas les auteurs des estimations à donner des explications, et notre malheureux pays fut entièrement laissé à leur merci.

M. T. W. CROTHERS (Elgin-ouest) : Une couple de sujets se rattachent à cette question, qui me semblent avoir une importance considérable, et que l'on n'a pas encore abordés depuis le commencement du débat. Bien qu'il soit tard, je veux signaler ces sujets à l'attention au risque d'imposer quelques minutes d'ennui à la Chambre.

J'ai lu les observations dont le premier ministre a accompagné le dépôt de son projet de résolution ; j'ai eu l'avantage d'entendre le discours assez long et passionné du ministre des Chemins de fer ; j'ai prêté l'oreille aux représentants de Pictou et de Carleton, et je me suis demandé quelle attitude logique les membres de la droite pourraient bien prendre sur cette question. Force m'est d'avouer que je me trouve incapable d'en venir à la conclusion que la présente motion est proposée à la Chambre avec le désir sincère de servir l'intérêt du peuple.

Les orateurs ministériels nous ont gratifiés de longs discours portant également sur la motion déposée par le premier ministre et sur l'amendement. Je dois reconnaître qu'ils ont employé un argument très plausible en disant que par la loi du Transcontinental, rendue en 1903, le Parlement a décrété l'établissement d'un tribunal d'arbitrage devant se composer de l'ingénieur

en chef de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, de l'ingénieur en chef de la commission du Transcontinental et, au cas de désaccord entre eux, d'un tiers arbitre qu'ils choisiront eux-mêmes. Ils appellent l'attention sur l'article 7, dont les dispositions à cet égard sont ainsi conçues:

Il est par les présentes convenu que les devis de la construction de la division de l'Est seront soumis à l'approbation de la compagnie avant le début des opérations de construction et que lesdits travaux seront exécutés en conformité desdits devis et seront subordonnés à la surveillance et à l'acceptation de l'ingénieur en chef désigné par le Gouvernement et de l'ingénieur en chef de la compagnie; et, au cas de désaccord quant au devis, ou au cas où les ingénieurs ne s'entendraient pas à l'égard des travaux, la controverse sera décidée par lesdits ingénieurs et un tiers arbitre, à être choisi de la manière réglée en l'article quatre du présent contrat.

Par cet article du contrat, le Parlement a donc voulu que les différends d'une nature particulière fussent réglés par un tribunal d'arbitrage. Les membres de la droite ont mainte et mainte fois répété que ce tribunal d'arbitrage sert de sauvegarde au public, qu'il se compose de spécialistes aussi indépendants qu'éclairés. Or, je viens de jeter les yeux sur une communication qui, dès qu'on s'y arrête un peu, semble vraiment étonnante, alarmante, effrayante. Elle est consignée aux pages 28, 29, 30 et 31 de ce dossier-ci. Les commissaires ne s'y font pas scrupule de critiquer, de morigéner et d'intimider les arbitres. Ce n'est pour ainsi dire pas croyable. Voyons au bas de la page 30 quelle est la teneur de cette communication dont les auteurs sont M. Parent, président, et P. E. Ryan, secrétaire de la commission:

Décide que le secrétaire soit par les présentes autorisé à écrire aux trois arbitres pour leur transmettre copie des lettres de l'ingénieur de section Doucet et des notes du sous-ingénieur de section Huestes, toutes en date du 23 juin courant; copie de la lettre de MM. Macdonell et O'Brien, en date du 24 courant; copie de la lettre de M. J. D. McArthur, en date du 19 courant, ainsi que copie du rapport de l'ingénieur de section Poulin, en date du 22 courant, le tout avant trait aux délibérations du tribunal d'arbitrage....

Ainsi, ces commissaires transmettent aux arbitres des lettres signées par des ingénieurs subalternes et par deux ou trois entrepreneurs. Que disent-ils ensuite?

....et de déclarer que les commissaires protestent contre les procédures des arbitres qu'ils considèrent comme inconvenantes et illégales pour les motifs suivants: savoir:

a) Parce qu'elles sont basées en tout ou en partie sur le projet de convention du 14 mai 1909 qui a été rejeté et qui n'existe pas en réalité;

b) Parce que l'inspection des travaux a été précipitée, insuffisante et superficielle.

Imaginez-vous un plaideur qui aurait l'audace d'écrire une lettre semblable au tribunal pour lui reprocher sa conduite. Les commissaires déclarent que l'inspection faite par ces arbitres, par ce tribunal impartial établi par le Parlement pour la protection du public a été précipitée, insuffisante et superficielle, et ils osent faire la leçon et adresser des menaces au tribunal. Mais, ce n'est pas tout.

c) Parce que les ingénieurs de la ligne qui ont classé les travaux n'ont pas eu l'occasion d'exposer suffisamment leur cause et de faire entendre des témoins.

De plus:

d) Parce que les entrepreneurs n'ont pas eu l'occasion d'exposer leur cause;—et de déclarer de plus que les commissaires exigent, au nom de l'intérêt public que les procédures du tribunal d'arbitrage soient minutieuses, finales et concluantes; qu'elles aient trait à toutes les objections soulevées au nom de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et que le rapport, lorsqu'il sera présenté, soit corroboré par une preuve suffisante, y compris le détail des quantités.

Voilà le communication transmise par les commissaires au tribunal d'arbitrage qui, au dire de maints députés de la droite, se compose de spécialistes habiles, d'arbitres honnêtes, d'hommes impartiaux, et qui, néanmoins, est menacé par la commission. Par cette chose a-t-elle déjà eu lieu parmi des gens civilisés? J'ai lu ce document parce que son importance m'y autorisait. Ces commissaires nommés par le Gouvernement critiquent, régentent et intimident un tribunal impartial, établi dans le dessein de sauvegarder l'intérêt public.

M. SPROULE: Et établi par une loi.

M. CROTHERS: Et établi par une loi. Le ministre des Chemins de fer a eu connaissance de cette communication par une lettre du secrétaire de la commission, datée du 26 juin Qu'ont fait le ministre et ses collègues à ce sujet? Ont-ils fait observer aux commissaires qu'ils avaient outrepassé leurs pouvoirs, qu'ils n'avaient pas le droit, et que ce n'était ni plus ni moins qu'un abus de leur part de chercher à intimider un tribunal d'arbitrage impartial établi pour protéger la population canadienne? Le premier ministre n'a pas prononcé un mot, n'a pas écrit une ligne pour dire à ces commissaires: Vous ne devez pas intervenir auprès de ce tribunal que le parlement canadien a nommé pour sauvegarder l'intérêt public; ce tribunal doit être indépendant et vous ne devez pas entreprendre de lui dicter vos volontés Le premier ministre a-t-il écrit un seul mot en ce sens-là à la commission? Pas un seul. Le ministre des Chemins de fer a-t-il adressé la moindre réprimande aux commissaires parce qu'ils avaient tenu cette conduite et voulu influencer le jugement de ce tribunal d'arbitrage censé indépendant, et ce, pour le bien public? Il n'a pas soufflé mot. Un homme aux idées élevées comme M Lums-

den n'avait-il pas raison de démissionner puisque le Gouvernement permettait à la commission de lui adresser une lettre aussi insultante? Y a-t-il un homme possédant la moindre dose d'amour-propre qui se soumettrait à un pareil traitement?

On remarquera que les commissaires n'écrivaient pas aux arbitres dans l'intérêt public—même dans ce cas, ils ne seraient pas excusables—mais dans l'intérêt des entrepreneurs. Ils déclarent que les entrepreneurs "n'ont pas eu l'occasion d'exposer leur cause", que "l'inspection des travaux a été précipitée, insuffisante et superficielle" et que "les ingénieurs de la ligne qui ont classé les travaux n'ont pas eu l'occasion d'exposer suffisamment leur manière de voir et de faire entendre des témoins". Voilà quelle a été la conduite des commissaires.

L'une des principales causes de tout ceci, c'est que les commissaires ont été nommés pour des considérations politiques et qu'ils ne possédaient pas d'aptitudes spéciales pour exercer ces fonctions. Une grande partie des inconvénients provient de ce que les commissaires ne connaissaient rien de ce qui concerne la construction des chemins de fer. Ils avaient été choisis en raison des services qu'ils avaient rendus au ministère et, il y a quelques semaines, on leur a adjoint un homme très estimable, un membre de cette Chambre; mais je n'ai jamais entendu dire que celui-ci avait acquis de l'expérience en tant qu'ingénieur spécialiste ou qu'il s'y entendait dans la construction des voies ferrées. Les compagnies qui s'efforcent de gagner de gros dividendes pour leurs actionnaires nomment-elles leurs amis politiques aux postes de confiance en qualité d'administrateurs? Non; vous constaterez que les administrateurs des grandes compagnies de chemins de fer sont des hommes qui ont commencé au pied de l'échelle et qui connaissent toutes les phases de la construction et tous les secrets de l'administration des chemins de fer. Ce sont eux qu'elles appellent aux postes élevés pour gérer ces grandes entreprises, et il s'y entendent.

Mais voici une commission dont les membres ne connaissent pas le premier mot des fonctions qu'ils ont à remplir et sont nommés à cause des services politiques qu'ils ont rendus au ministère—observation qui s'applique à la plupart des nominations du présent Gouvernement.

Je soutiens que le ministère aurait mieux fait de dire à M. Lumsden: Nous n'acceptons pas votre démission ; nous renverrons les commissaires qui ont eu l'audace d'insulter le public en cherchant à vous intimider dans la position que vous occupez. Au lieu d'agir ainsi, que fait aujourd'hui le ministère? Il déclare à la Chambre et à la population canadienne qu'il n'a plus confiance en un ingénieur en chef, non pas en la commission ni en certains ingénieurs subalternes, mais en M. Lumsden; en effet, voilà ce que signifie le projet de résolution, s'il a un sens.

Le représentant de Pictou (M. Macdonald) a dit que, M. Lumsden ayant fait une assertion, le Gouvernement nommera un comité pour s'assurer si elle est véridique ou si elle ne l'est pas. A la page 2483 du hansard, on verra que l'honorable député, dans son discours d'hier s'est servi du langage suivant, en parlant d'une déclaration de M. Lumsden:

> Mon très honorable ami, le leader de la Chambre, demande à celle-ci d'examiner cette déclaration et de s'assurer si elle est véridique ou non.

C'est là l'attitude que prennent nos adversaires. L'ingénieur en chef de la plus grande entreprise nationale du présent Gouvernement, nommé par celui-ci, dit telle ou telle chose de plusieurs de ses subalternes. Cela devait suffire à faire congédier sur-le-champ ces gens-là. Loin de là, le Gouvernement dit: Nous ne croyons pas M. Lumsden; nous nommerons un comité pour nous assurer si sa déclaration est vraie ou fausse. N'est-ce pas ainsi? Le Gouvernement accepte sa démission. Voici une copie du projet de résolution du premier ministre où se trouvent des extraits de deux lettres de M. Lumsden où il déclare, parlant du personnel des ingénieurs:

> Vu que mes ordres sont en général ignorés, et que je n'ai plus confiance dans le personnel des ingénieurs, j'ai décidé de démissionner comme ingénieur en chef.

Peut-on concevoir que M. Lumsden ait donné sa démission sans avoir eu à se plaindre non seulement des commissaires, mais aussi du ministère? Nous voudrions obtenir un comité qui s'assurerait de ce que M. Lumsden a dit au Gouvernement au sujet de la manière dont la commission l'avait traité, et s'il a appelé l'attention du ministère sur cette tentative d'intimidation et, dans l'affirmative, quelle réponse il a reçue. Le Gouvernement lui a-t-il dit: nous prendrons fait et cause pour la commission, pour les ingénieurs et les entrepreneurs, même si vous partiez. Je ne puis imaginer qu'il ait démissionné sans avoir reçu quelque avertissement de ce genre.

Dans sa deuxième lettre, il dit:

> Au sujet de ma lettre d'hier dans laquelle j'ai dit que je n'avais plus confiance dans le personnel des ingénieurs, je désire déclarer que ce que j'ai dit ne s'applique pas à tout le personnel, mais seulement aux ingénieurs qui étaient responsables du mesurage, de la classification, de la surveillance et de l'inspection d'étendues considérables dans la section "B", et à l'est de Rennie-Crossing, dans la section "F", que j'ai dernièrement inspectés.

M. Lumsden déclare qu'il n'a plus confiance en ces ingénieurs relativement au mesurage, au classement, à la surveillance et à l'inspection. Et le premier ministre

se propose de nommer un comité qui s'assurera si cette déclaration est véridique.

On nous dit que la commission d'arbitrage est le seul tribunal ayant les connaissances pratiques nécessaires pour trancher les questions de mesurage, de classification et d'inspection; cependant le premier ministre a l'intention de nommer un comité composé de trois de ses partisans pour décider de la vérité ou de la fausseté de la déclaration de M. Lumsden. Je voudrais qu'on nous expliquât comment un comité de cinq membres pourra constater si M. Lumsden a eu raison de tenir ce langage, sans faire une enquête relativement au mesurage, à la classification, à la surveillance et à l'inspection. Je prétends qu'il est impossible de le constater sans faire une enquête concernant la classification. Cela est clair comme deux et deux font quatre. Pourtant, nos contradicteurs déclarent qu'il ne sera pas permis au comité de poser des questions touchant à la surveillance et à l'inspection.

Comment alors s'assurer que ce classement et cette inspection ont été bien ou mal faits. Naturellement ce serait absolument impossible. Il semble conséquemment aussi clair que le jour que la proposition de nommer ce comité n'est pas faite avec le désir sincère de protéger les intérêts du pays, mais a plus tôt pour objet de fournir une littérature électorale que l'on distribuera dans le peuple. Ou bien, M. Lumsden était un homme compétent, un homme de science et d'expérience, de capacité, capable et intègre, ou bien il ne l'était pas.

Les honorables membres de la droite disent maintenant dans cette Chambre: Nous avons des doutes à ce sujet et nous allons nommer un comité pour découvrir, ainsi que l'honorable député de Pictou l'a dit, si les déclarations qu'il a faites sont vraies ou non. Or si l'attitude prise par le Gouvernement dans cette question est juste ce fait seul est une très bonne raison pour que nous fassions une enquête dans toute la question, parce que M. Lumsden a été fonctionnaire du Gouvernement pendant des années, et si le Gouvernement n'avait pas confiance en lui et ne pouvait accepter sa parole dans une question de ce genre, comment alors peut-on espérer que les membres de cette Chambre et le peuple du Canada accepteront sans mot dire, ce qu'il a fait pendant les quatre ou cinq dernières années. Et si c'est un homme de capacité, d'expérience et d'intégrité, les gouvernants auraient dû alors accepter sans hésitation sa parole, et ses subordonnés qui ont été accusés de mauvaise conduite auraient dû être renvoyés immédiatement. Je prétends donc que tous les arguments que les honorables membres de la droite ont offerts contre l'adoption de cet amendement s'appliquent également à la motion présentée par le premier ministre.

M. CROTHERS.

Beaucoup de choses ont fait naître des soupçons au sujet de la construction du Transcontinental; on a dit et répété que le Gouvernement trompait le peuple—je ne dis pas intentionnellement—mais certainement le peuple a été certainement trompé et grossièrement trompé au sujet du coût de cette grande entreprise. Le premier ministre et le ministre des Finances lui ont dit que tout le chemin depuis Winnipeg jusqu'à Moncton pouvait être construit pour environ $50,000,000. L'opposition demandait alors au Gouvernement de ne pas autant se hâter afin de mieux se renseigner sur la nature du pays que devait traverser le chemin de fer, mais le premier ministre nous a répondu que les archives contenaient assez de renseignements pour rendre tous les membres de cette Chambre aussi familiers avec ce pays qu'ils pouvaient l'être de leur propre demeure dans la ville d'Ottawa. Il nous a dit qu'il avait des montagnes d'informations, et qu'il n'était pas nécessaire d'en avoir d'autres. Le ministre des Finances nous a donné hier le nom d'une personne qu'il nous offre comme autorité pour la seule assertion que le chemin devait coûter $51,000,000. Mais, monsieur l'Orateur, à propos des estimations qui ont été faites avant que le pays s'embarquât dans cette entreprise et à propos aussi de celles qui ont été faites du coût des travaux exécutés par les entrepreneurs, il faut que les ingénieurs qui ont donné ces renseignements fussent incompétents ou aient voulu tromper le peuple. Il n'y a qu'une alternative. Essayerait-on de vous faire croire, monsieur l'Orateur, qu'il était impossible à un ingénieur compétent d'estimer le coût du chemin à un tiers près, et cependant on admet aujourd'hui que ce chemin coûtera trois fois le prix que l'on a estimé.

Que trouvons-nous au sujet de ces estimations détaillées comme elles l'ont été hier par l'honorable député de Simcoe-est (M. Lennox). Nous trouvons que dans tous les contrats qu'il a examinés, le mesurage prétendu de roc vif a dépassé de 75 à 520 p. 100 celui de l'estimation des ingénieurs, et que dans chaque cas, la quantité de roc vif augmentait énormément, tandis que d'autres parts la quantité de sable et de glaise diminuait aussi énormément. Je dis donc, monsieur l'Orateur, et je le fais avec toutes les précautions voulues, il faut admettre l'une des deux choses suivantes: ou que l'ingénieur était incompétent, ou il était malhonnête. Tout le monde comprend qu'un ingénieur peut se tromper dans ses estimations; il peut calculer plus pour un mille et moins pour le mille suivant, mais tout le monde sait que si des variations de ce genre sont possibles, elles devraient se produire des deux côtés si l'estimation était faite par un homme compétent et honnête. Mais nous avons ici des centaines de milles, et dans chaque cas, l'estimation trop basse a varié

de 200 à 500 p. 100 d'un seul côté seulement. Adressez-vous aux gens honnêtes de ce pays, que ce soient des libéraux ou des conservateurs et dites-leur ces choses, et je prétends qu'il n'y a pas un homme intelligent qui n'aura pas de très forts soupçons. Il dira probablement, s'il est libéral: J'avais confiance dans le Gouvernement lorsqu'il a fait cette déclaration il y a quatre ou cinq ans, j'ai encore confiance dans le Gouvernement, cependant il doit y avoir quelque chose qui ne va pas dans la commission nommée pour construire le chemin, ou il doit y avoir quelque chose de travers chez les ingénieurs qui ont été nommés pour exécuter ces instructions. Je n'ai pas perdu confiance dans le Gouvernement; je crois qu'il était franc lorsqu'il nous a fait ces déclarations; on ne peut pas le blâmer beaucoup. Mais ce libéral dira: le coût du chemin de fer dépasse tellement tout ce que l'on nous a dit; le fait que ces commissaires ne sont pas des spécialistes, qu'ils ont été nommés pour des fins politiques, le fait qu'ils ne connaissent rien dans la construction des chemins de fer et qu'ils ont cherché à utiliser la commission indépendante et droite d'arbitrage qui était interposée entre eux et les entrepreneurs, toutes ces choses ont fait naître dans mon esprit un fort soupçon que tout n'est pas fait avec rectitude, et à moins que notre chef, à moins que le Gouvernement que nous avons appuyé pendant plusieurs années, n'accorde une enquête impartiale juste et publique sur cette question, une enquête entière, je perdrai confiance en eux.

La première chose que je vois dans ce rapport est une lettre portant la date du 7 octobre 1907, écrite par l'assistant de l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique. En voici un extrait:

Laissez-moi vous donner quelques exemples: Prenez la tranchée de la station 5818 à la station 5826, estimée à 71 p. 100 de roche compacte et à 29 p. cent de roche détachée; déclivités abaissées 1½ à 1.

On voit par là que ce n'était pas du roc vif, car il n'y aurait pas de déclivité de ce genre, car le roc vif quand même il est perpendiculaire, n'offre aucun danger. Mais dans les endroits où il y a de la terre et du sable, il faut faire des déclivités de 1½ à 1. Et l'ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique dit:

Il y a peu de roche dans cette tranchée. Il y a quelque grosses roches mais la plus grande partie est du terrain ordinaire.

Il dit plus loin:

De la station 5842 à la station 5850. 94 pour 100 de roc vif, 6 pour 100 de roche détachée. Déclivités 1½ à 1. Tarification excessive de roc vif, au moins 100 pour 100.

Plus loin encore:

De la station 5866 à 5875. Roc vif, estimé à 80 pour 100 ; roche détachée 20 pour 100. Il n'y a pas de roc dans cette coupe.

Pas de roc du tout, bien que ce classement donne 80 p. 100 de roc solide et 20 p. 100 de roche détachée.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce un ingénieur qui dit cela?

M. CROTHERS: Oui, c'est un ingénieur qui dit cela. Cette lettre a été écrite le 7 octobre 1907, et ces mêmes ingénieurs travaillent sur le chemin encore aujourd'hui; malgré ce que l'on a découvert, ils sont encore à l'emploi du Gouvernement et font encore l'estimation des travaux de ce chemin. Est-il étonnant que les membres de cette Chambre et le peuple de ce pays demandent une enquête impartiale de toute cette affaire depuis le commencement jusqu'à la fin.

Station 5882 à 5901. Estimation, 78 pour 100 de roc vif, 22 pour 100 de roche détachée. Une grande partie de cette tranchée a été gaspillée par des pelles-grattoirs et des charrues traînées par deux chevaux. Il y a des centaines de verges de terre ici sans une pierre, grosse ou petite.

Station 6030 à 6046. Estimation, 40 pour 100 de roc vif, 10 pour 100 de roche détachée. C'est la longue tranchée de sable à l'ouest du campement d'O'Brien. Sur le 95,000 verges enlevées jusqu'au 31 août dans cette tranchée, au moins 80,000 verges sont du sable pur.

Et cependant ces ingénieurs sont encore employés aujourd'hui, et les honorables membres de la droite disent:

"Nous nous vantons d'avoir aujourd'hui à notre emploi les mêmes ingénieurs que nous avions, avec lesquels nous avons commencé les travaux". Le Gouvernement a été averti de tout cela au mois d'octobre 1907, c'est-à-dire il y a eu deux ans au mois d'octobre dernier, et ces ingénieurs sont encore là.

Stations 6071 à 6078. Estimation, 99 pour 100 de roc vif, 1 pour 100 de roche détachée. Très peu de roc vif en place. Déclivités 1½ à 1.

J'aurais mis 100 tout de suite. La déclivité de 1½ à 1 pied indique du sable. L'ingénieur met 1 p. 100 pour la roche détachée et 99 p. 100 pour le roc vif. Et cependant ces ingénieurs sont encore à l'emploi de la commission, et celle-ci encore à l'emploi du Gouvernement; bien que les commissaires du Transcontinental aient intimidé, critiqué, ridiculisé la commission d'arbitres, droits et indépendants nommés par cette Chambre pour la protection du peuple, ils sont encore là, ils nous resteront jusqu'à la fin, tout d'un bloc, depuis le premier ministre jusqu'au bas de l'échelle, tous doivent rester là afin qu'ils puissent finir leur œuvre.

J'ai une autre demi-page de cette lettre faisant des objections de ce genre que je pourrais lire. Mais je n'en donnerai que quelques lignes qui sont très significatives:

Ainsi qu'il a été dit précédemment, ces sériations excessives ne sont pas faites par erreur d'appréciation ni d'après les ordres de l'ingénieur surveillant ou ceux de la division, qui sont très au fait de la nature des travaux, mais pour obéir à des ordres de leurs supérieurs.

Quels sont ces supérieurs? Cette lettre a été écrite à M. Lumsden, l'ingénieur en chef, et ce n'est évidemment pas de lui qu'il s'agit. Quels sont ces supérieurs ? C'est M. Woods, le sous-ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique qui a dit cela il y a eu deux ans au mois d'octobre dernier. Ces ingénieurs sont encore à l'emploi de la commission, et cependant l'honorable premier ministre propose de nommer trois partisans—je ne suppose pas qu'il y aura plus que deux membres de l'opposition—pour s'assurer si cela est vrai ou non, pour savoir si M. Lumsden disait la vérité ou non. Comment pourrait-on rencontrer sans rougir un ami sur la rue, demain, si cette résolution est adoptée ce soir. Si l'amendement est rejeté que dira le peuple? Il dira que nous avons refusé de faire une enquête au sujet d'accusations de ce genre alors que l'argent du peuple est gaspillé par millions.

Que faut-il dire? Le ministre des Chemins de fer a été prié à deux ou trois reprises, plusieurs autres ont été priés également de dire de quoi ce comité proposé par le premier ministre devra s'enquérir. L'honorable représentant de Carleton (N.-B.) (M. Carvell), a suggéré deux ou trois questions qui pourraient être posées à M. Lumsden s'il comparaissait devant ce comité. L'une d'elles serait la suivante: "Considérez-vous que ces gens étaient honnêtes?" Il pourrait répondre oui, ou bien non. On pourrait lui demander: Quels étaient les noms de ces hommes?" A cette question il lui serait permis de répondre. On pourrait lui demander encore: "En quoi considérez-vous qu'ils ont agi malhonnêtement?" Alors quelqu'un s'interposerait. Quelqu'un lui défendrait de répondre à cette question. On nous a déclaré très nettement que ce comité n'aurait nullement le droit de s'enquérir de questions de cette nature. "Tout cela a été renvoyé devant un bureau d'arbitres," nous a-t-on dit. Ces questions ont été renvoyées devant un bureau d'arbitres grâce aux menées des hommes de parti qui composent cette commission et s'agitent dans l'intérêt de l'entrepreneur, comme cette lettre le fait voir. De quoi doivent-ils s'enquérir? Quelques collègues de la droite qui ont combattu l'adoption de l'amendement nous ont dit que seuls des ingénieurs experts devraient être chargés de s'enquérir sur des sujets de cette nature; mais vous avez aujourd'hui la déclaration de l'ingénieur en chef de la commission, M. Lumsden, et voici le premier ministre qui propose à la Chambre et au pays de ne point tenir compte de la déclaration de ce fameux et distingué expert et de nous en tenir aux lumières de trois des membres de son parti. Il n'est pas un seul honorable député siégeant ici qui, s'il n'écoutait que sa raison, son cœur et son patriotisme, n'admettrait pas que les faits dont la vérité a été démontrée dans la circonstance actuelle suffisent pour justifier la Chambre de nommer une commission, ou un comité, ou quelque tribunal indépendant, pour tirer toute cette affaire au clair.

Personne, dis-je, n'a pu nous dire de quoi ce comité va s'enquérir et comment il va exécuter sa besogne. Les termes mêmes de la motion proposée par le très honorable premier ministre font voir que ce comité ne pourrait remplir sa tâche sans se renseigner sur les questions de classification, de surveillance et d'inspection. Tellement que si les arguments avancés par quelques collègues de la droite à l'encontre de notre proposition d'une enquête à fond sont justes, ils peuvent être invoqués avec tout autant de force à l'encontre de la motion proposée par le premier ministre. J'ai été très surpris de relever dans les observations du premier ministre l'expression d'une certaine méfiance à l'égard de M. Lumsden. Il n'est pas à ma connaissance qu'on ait jamais pu faire le moindre reproche à M. Lumsden. Il jouissait, semble-t-il de la confiance du ministère au moment de sa nomination, et depuis de longues années. Je ne sache pas qu'on ait jamais prétendu qu'il fût indigne de confiance. Et pourtant le premier ministre prenant la parole dans cette enceinte donne à entendre que sa déclaration, faite sous sa propre signature, ne doit pas être acceptée; il voudrait que cette déclaration fût soumise à l'examen de trois de ses collègues honnêtes, intelligents, et sans attaches de parti! A-t-on jamais vu pareil spectacle? Un homme de la capacité, de l'expérience et de la réputation de M. Lumsden mis de côté et sa parole révoquée en doute, et l'honorable représentant de Pictou s'écriant : "Nous voulons savoir si sa déclaration est vraie ou fausse". Et la question doit être tirée au clair par trois membres de la députation occupant des banquettes parmi les suivants du premier ministre, qui tous comptent sur lui pour obtenir de l'avancement, et ne peuvent obtenir cet avancement que de lui. Je ne retiendrai pas la Chambre davantage, mais je ne saurais trop insister sur ce point mis en lumière dès le début. Je le déclare à la Chambre, et surtout au peuple canadien, ce tribunal établi par une loi du Parlement fédéral en 1903 et l'article 7 de la convention, en vue de tenir en laisse les politiciens avides et les entrepreneurs malhonnêtes, le ministère actuel a laissé la commission libre de le gourmander, de le critiquer, de l'intimider, non pas dans l'in-

térêt du peuple, mais dans l'intérêt de ceux qui veulent le saigner à blanc.

M. PIERRE-EDOUARD BLONDIN (Champlain) (texte): Monsieur l'Orateur, je regrette de contribuer à prolonger ce débat et d'abuser du temps précieux de cette Chambre, pour me servir d'une expression que je trouve d'ordinaire en tête des plus longs discours qui vous sont adressés, mais je croirais manquer à mon devoir si je restais silencieux sur cette question.

Je suis convaincu, très sincèrement, et de la manière la plus désintéressée possible, tant au point de vue politique qu'à tout autre point de vue, qu'une enquête générale s'impose, non pas dans un district seulement, non pas simplement sur le mesurage, la classification, la surveillance et l'inspection; mais encore sur toutes les méthodes suivies pour la construction du Transcontinental national, section est, d'un bout à l'autre de la ligne,—et j'affirme que l'opinion publique la réclame.

En conséquence, je demande une enquête générale. honnête. publique, complète, sans entraves de procédure et de politique, suivant les conclusions de l'amendement proposé par mon honorable ami le député de Simcoe (M. Lennox) et non pas une inquisition sommaire, restreinte, privée, arbitraire, et plutôt moyennageuse, comme tend à nous l'imposer la résolution de l'honorable premier ministre.

Devant l'énorme gravité de l'accusation portée par M. Lumsden,—à cause de la haute position de ce monsieur, à cause de sa parfaite intégrité, de sa compétence et de l'autorité de sa parole dont personne dans cette Chambre n'a le droit de douter, —à cause de la différence inexplicable et alarmante que nous trouvons entre le coût estimé du Transcontinental,—une bagatelle, quand ces honorables messieurs l'ont entrepris,—et la somme monstrueuse qu'il nous coûte et qu'il va nous coûter, je dis, monsieur l'Orateur, qu'une enquête générale s'impose, et tous les discours des honorables membres de la droite m'ont convaincu plutôt du défaut de leur morale politique, de leur candeur, que du non fondé de mon affirmation.

En face de leurs déclarations, je me demande, monsieur l'Orateur, par quelle perversion des lois les plus élémentaires de la logique,—j'allais dire de la morale,—ces honorables messieurs peuvent sentir de l'inclination, et une apparente satisfaction à tourner d'abord toute leur amertume, leurs doutes et leur malveillance contre le bon et fidèle serviteur qui a eu le courage de faire son devoir, à son propre détriment, sans égard pour son intérêt, pour le bien du pays, et à donner toutes leurs sympathies à ceux-là mêmes contre qui les premières préventions existent, contre qui la réprobation devrait exister?

Mais ma courte expérience dans cette Chambre m'a appris que ce Gouvernement a beaucoup plus de tendresse pour ses amis politiques prévaricateurs que pour leurs juges intègres, et chaque fois qu'une enquête a dévoilé la malversation et le vol, les coupables et les criminels ont toujours trouvé dans cette Chambre un gouvernement et des ministres disposés à discréditer, même à déshonorer les tribunaux, pour mieux absoudre et sauver les condamnés.

En passant, qu'il me soit permis de dire à ces messieurs de la droite, qui aiment tant à ressasser les scandales de l'administration conservatrice, que s'il existait des scandales alors, les gouvernements conservateurs n'ont jamais cherché à empêcher les enquêtes. Et l'on peut dire glorieusement de ceux qui présidaient à la chose publique, dans le temps, ce que dit un personnage classique:

Et quand nos vieux héros avaient du mauvais [sang
Ils eussent, pour le perdre, ouvert leur pro- [pre flanc.

Et à quel autre but tend la résolution de l'honorable premier ministre, si ce n'est à discréditer, encore une fois, l'accusateur public, en instituant une recherche sur la vérité de ses affirmations? Je dis, monsieur l'Orateur, que nous n'avons pas plus le droit de douter de la parole de M. Lumsden que nous n'avons le droit de douter de celle d'un ministre siégeant sur les banquettes du Trésor. Je dis que le simple bon sens nous défend de douter de la parole de M. Lumsden. Je dis que ses accusations doivent être tenues comme vraies; et que si elles sont vraies pour une section que si le vol et la surclassification ont existé dans un district, en particulier, nous avons raison de conclure que ces malversations peuvent et doivent avoir existées dans d'autres sections, et que, par conséquent, une enquête génrale s'impose au plus tôt afin d'arrêter ce coulage du Trésor, afin d'enrayer ce fléau qui ruine le pays.

Le Gouvernement oserait-il prétendre qu'il a toutes les informations nécessaires sur les autres sections, et qu'une enquête ne pourrait rien révéler?

Si telle est sa prétention, qu'il me permette de lui dire qu'il se trompe, et en voici un exemple entre mille. L'an dernier, le 12 mai, je posais la question suivante, rapportée à la page 6603 des Débats, à l'honorable ministre des Chemins de fer:

Quel est le montant total des dommages causés annuellement aux travaux du Transcontinental national par la crue des eaux jusqu'à ce jour, en amont de La Tuque, depuis ce dernier endroit jusqu'au creek à Ludger Noël?

La réponse a été rien moins que candide, la voici:

Il n'y a aucun dommage.

Eh bien, monsieur l'Orateur, je suis allé moi-même sur les lieux, j'ai examiné de mes propres yeux, j'ai entendu les témoins de l'endroit, et j'affirme ici que l'honorable ministre a été ignominieusement trompé et qu'il a par là même trompé la Chambre, que des dommages existaient pour un montant très considérable.

Voilà, monsieur l'Orateur, un fait qu'une enquête générale nous permettrait de démontrer.

Est-ce que le Gouvernement ne cherche pas plutôt à empêcher la lumière de se faire? Je suis enclin à le croire, et si tel est le cas, je puis le féliciter de sa sagesse car il a bien raison de craindre l'opinion publique.

A part les accusations qui nous viennent de tous côtés, à part des montagnes d'informations,—pour me servir d'une parole chère à l'honorable premier ministre,—une enquête me permettrait de faire connaître au public, qui est à bon droit inquiet et soupçonneux, les raisons qui ont fait choisir un marais, un véritable marais, pour cour de garage, du Transcontinental, de préférence au site magnifique de La Tuque qui était tout désigné d'avance comme l'endroit le plus splendide à cette fin.

L'honorable président de la commission du Transcontinental, lors d'un voyage à La Tuque, n'avait pas caché son admiration pour ce dernier endroit et il ne pouvait pas s'expliquer comment on en choisirait un autre.

L'ingénieur en chef de la section de Québec, M. Doucet, avait, lui aussi, tout d'abord incliné pour ce dernier endroit, et la main de l'un ou de l'autre de ces messieurs en avait dessiné le plan de circuit sur une carte de LaTuque.

Pour quelle raison a-t-on subitement changé d'opinion contre les lois du bon sens, de l'économie et du génie civil?

C'est encore là un point qu'une enquête générale nous permettrait d'éclaircir.

Mais, monsieur l'Orateur, je comprends que la nature de cette discussion ne me permet pas d'entrer dans les détails de ces questions. J'ose croire cependant que ces faits succints, joints à ceux déjà cités par les honorables députés qui m'ont précédé, démontreront, sinon au Gouvernement, du moins au pays, qu'une enquête s'impose, et que les conclusions de l'amendement de mon honorable ami, le député de Simcoe, devraient être accordées.

M. R. L. BORDEN : Le sujet qui nous occupe a été discuté si à fond que je n'entends y retenir la Chambre que quelques minutes. Il me semble assez étrange que la commission et le Gouvernement n'aient reconnu la nécessité d'une enquête que six mois après la lettre de M. Lumsden annonçant sa démission motivée. La teneur de la lettre de l'honorable M. Parent, que vient de lire le premier ministre en présentant cette motion, démontre que la nature des accusations portées par M. Lumsden exigeait une enquête, mais elle semble en outre indiquer que la nécessité de tenir une telle enquête n'est venue à l'esprit des membres de la commission, ou à celui du premier ministre, que vers le 30 décembre 1909. Cela peut paraître étrange, mais se trouve tout à fait en harmonie avec la manière d'agir du Gouvernement depuis, car la motion que vient de présenter le premier ministre pourrait fort bien s'intituler: motion pour empêcher une enquête sur les accusations portées par M. Lumsden. Toute la question a été très habilement exposée à la Chambre par l'honorable député de Simcoe-Nord (M. Lennox), et, avec non moins d'habilité par les autres députés qui ont parlé après lui; et, jusqu'ici, ni le Gouvernement, ni aucun de ses partisans n'y a encore répondu. Mais, le premier ministre et le ministre des Chemins de fer et des Canaux, ont-ils considéré un instant la position où ils se trouvent placés devant le public? Des devis ont été préparés par des gens qu'ils maintiennent au service de l'Etat.

Ces devis avaient été établis suivant les règles de l'art, après des études, des sondages et toutes les précautions possibles selon eux pour s'assurer de la nature du terrain. Or, personne n'a jamais douté de cela. Le premier ministre nie-t-il qu'il en soit ainsi? Le ministre des Chemins de fer en a-t-il douté? Jusqu'ici, personne en cette enceinte n'a jamais émis le moindre doute à ce sujet. Qu'en résulte-t-il? Lorsque les rapports de ces mêmes ingénieurs ou par quelqu'un d'entre eux, qui avaient établi les premiers devis, exposent au Gouvernement ou à cette commission l'état des travaux accomplis et payés par le trésor public avec l'approbation de la commission nationale du chemin de fer transcontinental, que voyons-nous? Les états soumis montrent que les devis établis par ces personnes ou par celles dont elles sont responsables, étaient tellement absurdes et trompeurs que l'une de ces personnes a cru devoir en justice donner sa démission. Que faut-il de plus, monsieur l'Orateur? Le cas est d'autant plus sérieux que des accusations des plus graves ont été portées contre quelques-uns de ces individus par une personne vraiment compétente, M. H. A. Woods, l'ingénieur en chef adjoint de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Cette lettre a été lue partiellement; je ne sache pas qu'elle ait été insérée *in-extenso* au hansard; et, bien que

l'heure soit avancée, je désire qu'elle y soit insérée mot par mot, afin que le public puisse se rendre compte des renseignements que possédait le Gouvernement depuis plus de deux ans. Elle est datée de Montréal, le 7 octobre 1907 et conçue en ces termes:

CLASSIFICATION DES DEBLAIS DE LA SECTION "B".

Montréal, le 7 octobre 1907.

Monsieur Hugh D. Lumsden,
Ingénieur en chef de la division Est du Chemin de fer National Transcontinental, Ottawa (Ont.)

Cher monsieur,—M. Armstrong, ingénieur de section, ayant reçu récemment, sur sa demande, un état de la classification des principaux travaux sur la section mentionnée ci-dessus, et en ayant trouvé les données si différentes de ce à quoi il s'était attendu, me demanda de faire l'inspection des travaux.

Dans le cours de la semaine qui vient de s'écouler nous avons examiné certaines parties des travaux, à l'ouest de la rivière Batiscan, sur une longueur de 15 où 20 milles, et, plus tard, la partie qui se trouve entre les 115e et 132e milles.

Dans la première partie, le classement comprenait des distances de 3 milles et de 5 milles, et comme nous n'avions point les quantités totales des rampes, il nous était impossible de juger de telle ou telle tranchée bien que le pourcentage nous ait paru exagéré tant pour les pierres détachées que pour le roc vif.

Pour la seconde partie, nous avons établi le pourcentage pour chaque tranchée, et nous avons été fort surpris des évaluations fournies pour le roc vif et les pierres détachées. Presque partout où les tranchées n'étaient point ouvertes entièrement dans le roc, l'évaluation pour le roc vif était le double et même plus du double de ce qu'elle aurait dû être. En réalité, l'on n'a tenu aucun compte des devis, et l'on a fait des estimations exagérées non point par ignorance, mais, si je suis bien renseigné, sur l'ordre exprès du sous-ingénieur de section.

Pendant deux ans, le Gouvernement a eu sous les yeux ce rapport d'un homme compétent, chargé, avec son consentement, de veiller aux intérêts du chemin de fer Grand-Tronc, rapport qui lui déclare que par l'ordre de son propre agent, on ne tient absolument aucun compte de ces devis. A cela, le ministre des Chemins de fer se contente de répondre que les devis étaient bons; et il ne daigne rien ajouter, car il ne saurait contester les avancés de l'honorable député de Simcoe-sud. Mais, si le Gouvernement n'est pas prêt à répondre, s'il lui faut du temps pour s'assurer de la véracité des faits que l'honorable député de Simcoe-sud avance sur son honneur, en sa qualité de député, il aurait dû suspendre cette question jusqu'à ce qu'il pût y répondre dans l'un ou l'autre sens. Les géologues nous ont appris comment, dans le cours des siècles, sous l'influence de pressions énormes, ou sous l'action du feu, certains sédiments ou autres matières sont convertis en différentes espèces de roche, mais l'histoire de la géologie ne relate aucun phénomène qui puisse expliquer la rapidité avec laquelle du sable pur et du gravier se sont changés en roche compacte. Le premier ministre du Canada ou aucun député dans cette enceinte, oserait-il prétendre que, jusqu'ici, l'on nous a donné une explication raisonnable à ces affirmations, qui, s'ils sont appuyés sur des faits véritables, indiquent que toute l'entreprise de la construction de chemin de fer transcontinental n'est que désordre et corruption? On avait le droit de s'attendre à ce que le Gouvernement ordonnât une enquête complète aussitôt que cette lettre fût devenue publique. Permettez-moi de dire à nos honorables collègues qui n'étaient point ici en 1907, que cette lettre fut alors soumise à la Chambre et discutée par elle et qu'on demanda une enquête. Le Gouvernement avait promis qu'il y aurait immédiatement une enquête conduite par des experts, conformément aux dispositions de la loi de 1903. Jusqu'à présent, aucune enquête n'a eu lieu. J'aimerais à lire le reste de la lettre en question, car il est important qu'elle soit insérée dans les archives de cette Chambre. Voici la lettre de M. Woods:

Permettez-moi de citer quelques exemples:

Prenons les tranchées situées entre les stations 5818 et 5826, l'état estimatif est 71 pour 100 de roc vif et 20 pour 100 de pierres détachées. La déclivité de la paroi étant de 1½ à 1. Il y a très peu de roc vif dans cette tranchée. Il s'y trouve quelques gros cailloux, mais la plus grande partie était composée de déblais ordinaires.

Entre les stations 5842 et 5860, le roc vif a été évalué à 94 pour 100 et les pierres détachées à 6 pour 100. Le pente de 1½ à 1. La quantité de roc vif a été exagérée d'au moins 100 pour 100.

Entre les stations 5866 et 5875, le roc vif a été évalué à 80 pour 100 et les pierres détachées à 20 pour 100. On ne trouve aucun rocher dans cette tranchée; il s'y trouvait beaucoup de gros cailloux, et une grande quantité de terre.

Entre les stations 5882 et 5901, le roc vif a été évalué à 78 pour 100 et les pierres détachées à 22 pour 100. Une partie considérable de cette tranchée a été creusée au moyen d'une pelle à cheval. Il y a des centaines de verges cubes de terre sans une seule pierre, petite ou grosse.

Entre les stations 6391 et 6394, le roc vif est estimé à 40 pour 100 et les pierres détachées à 10 pour cent. C'est la grande tranchée sablonneuse située à l'ouest du camp O'Brien. Sur les 95,000 verges cubes de déblais enlevées dans cette tranchée jusqu'au 31 août, 80,000 verges au moins étaient du sable pur.

Entre les stations 6071 et 6078, le roc vif était calculé à 99 pour 100 et les pierres détachées à 1 pour 100. Il y a là très peu de roc vif. La déclivité des parois étant de 1½ à 1.

A l'ouest de la rivière Saint-Maurice.

Entre les stations 6391 et 6394, le roc vif a été estimé à 46 pour 100 et les pierres détachées à 33 pour cent. Cette tranchée était dans le sable, elle contenait quelques gros cailloux, et peut-être 1,500 verges de roc vif au fond de la tranchée et qui n'ont pas encore été extraites.

Entre les stations 6493 et 6504, le roc vif était évalué à 20 pour 100 et les pierres détachées à 49 pour 100. On n'y trouve aucune trace de roc ni de très gros cailloux, c'était presque entièrement du sable.

Entre les stations 6506 et 6512, le roc vif était évalué à 16 pour 100 et les pierres détachées à 44 pour 100. C'est simplement une tranchée sablonneuse où il y a très peu de cailloux. La paroi la plus élevée est d'environ 100 pieds de hauteur, les déblais ont été jetés dans la rivière. Assurément pas plus de 10 pour 100 auraient dû être complétés.

Entre les stations 6522 et 6548, le roc vif était évalué à 26 pour 100 et les pierres détachées à 49 pour 100. C'est un déblai enlevé à une pente. Il y a très peu de roc vif en vue excepté ce qui a été employé pour les canaux de dérivation, mais on y voit quelques gros cailloux non employés en remblai.

Les pluies abondantes qu'il y a eu ne nous ont point permis de nous rendre à l'ouest de la station 6600, mais on nous dit que la classification a été faite de la manière indiquée plus haut.

Dans tous les cas, où les tranchées ne sont pas entièrement dans le roc vif, nous trouvons que le classement du terrain a été considérablement exagéré. M. Armstrong a pu examiner ces travaux à différentes époques, peut-être aussi souvent que l'assistant de l'ingénieur de division. Ses états estimatifs et les miens diffèrent fort peu en ce qui concerne le classement des terrains, et avant de recevoir le détail des quantités extraites il n'avait aucune idée que ces classements eussent été exagérés à ce point. Dans bien des cas, spécialement dans les endroits où les tranchées se font dans le sable et le gravier, il avait supposé qu'on ne ferait aucun classement spécial, excepté peut-être pour quelques gros cailloux.

On me dit aussi que sur les travaux à l'est du fleuve Saint-Laurent, on a beaucoup exagéré le classement pour l'extraction de remblai, dans des endroits où le travail se fait avec des attelages à deux chevaux et où le terrain est un composé d'argile et de sable qui s'enlève à la gratte.

Comme je l'ai déjà dit, ces exagérations de classement ne sont point dues à une erreur de jugement ni à la volonté des ingénieurs résidents ou divisionnaires qui connaissent parfaitement la nature du travail, mais bien aux ordres arbitraires de leur supérieur. En présence d'un tel classement qui augmente si considérablement le coût des travaux, nous protestons très instamment, et demandons respectueusement que vous-même, ou votre assistant-ingénieur en chef visitiez ces travaux et jugiez de la valeur du classement qui en a été fait. Veuillez remarquer que les chiffres donnés indiquent le travail effectué jusqu'au 31 août. Nous ignorons ce que seront les évaluations de septembre.

(Signé): H. A. WOODS.

M. R. L. BORDEN.

Monsieur l'Orateur, ce dossier soumis à la Chambre fourmille d'affirmations de ce genre portant la signature d'hommes respectables, et bien que la chose date de deux ans et demi, ceux qui occupent les banquettes ministérielles se sont contentés de laisser cette lettre passer ,sans enquête. Mais, j'atténue trop la gravité de la situation. Il y a deux ans, lorsque, pour la première fois, l'attention du Parlement et du Gouvernement fut appelée sur cette lettre, le premier ministre et ceux qui siègent à ses côtés sur les banquettes ministérielles, ainsi que leurs partisans ici, eurent l'audace de repousser toute proposition d'enquête parlementaire à l'égard des accusations portées au sujet de cette œuvre et qui sont aussi graves qu'il est possible de l'exprimer dans la langue anglaise. L'histoire dira, à l'éternelle honte de ce Gouvernement, que ces accusations formulées en octobre 1907 sont demeurées ainsi jusqu'au 27 janvier 1910, sans que le Gouvernement ait tenté le moindre effort pour les soumettre à une enquête digne de ce nom. Tous ces individus sont demeurés au service de l'Etat, et le seul qu'on ait congédié est celui qui a osé signaler à l'attention publique cet état de choses. Il y a beaucoup de force dans l'observation formulée par le député d'Elgin (M. Crothers), bien que j'incline à me servir de termes encore plus énergiques, si faire se peut: c'est que, du moment que cette extraordinaire résolution adoptée par la commission, le 25 juin 1909, eut été portée à l'attention du Gouvernement, celui-ci n'aurait fait que son devoir, le lendemain, le 26, en congédiant tous ces commissaires. Intervenir ainsi, pendant que ce tribunal était saisi de la question, et s'interposer non pas dans l'intérêt du public, mais dans l'intérêt des entrepreneurs, révoquer en doute l'attitude de ces arbitres, et cela apparemment sans leur accorder le droit de se faire entendre, voilà le geste le plus extraordinaire le plus inouï que se soient jamais permis des hommes censés agir dans l'intérêt du public. Puisque ces arbitres allaient subir leur procès, à coup sûr ils avaient bien droit d'être entendus.

Une des accusations portées contre les arbitres, c'est qu'ils n'avaient pas accordé aux ingénieurs sur la ligne qui faisaient la classification des travaux, une audition suffisante et qu'on ne les avait pas mis en lieu de présenter leurs preuves; et cependant, les commissaires ont jugé, condamné et presque exécuté ces arbitres, sans apparemment les consulter, sans les mettre en lieu d'opposer leur témoignage à celui des ingénieurs de section, quant à la nature de l'œuvre accomplie par les arbitres.

Je désire présenter une ou deux observations sur la défense tentée par le ministre des Chemins de fer. En réponse à l'argumentation fort serrée du député de Simcoe-

sud (M. Lennox) relativement aux estimations, le ministre nous a dit que le coût des chemins de fer, en Australie du sud, est de $37,250 par mille; de $64,765, dans la Nouvelle-Galles du Sud; de $102,272, en Allemagne, etc. Le ministre voudrait-il nous dire si le Gouvernement possédait ce renseignement en 1903 ou 1904? Voudrait-il bien répondre à ma question?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Mon honorable ami sait fort bien qu'à cette époque, je ne faisais pas partie du cabinet; et ainsi je ne saurais l'éclairer.

M. R. L. BORDEN: Fort bien, le ministre s'excuse sur son ignorance.

L'hon. M. GRAHAM: Le chef de l'opposition pense-t-il que cette observation soit loyale?

M. R. L. BORDEN: Le ministre allègue, comme excuse de son silence à cet égard, qu'il ignore quelle était la pensée du Gouvernement à cette époque.

L'hon. M. GRAHAM: C'est parfait.

M. R. L. BORDEN: Eh bien! adressons-nous à la source même. Le premier ministre voudrait-il nous dire si ce détail figurait dans ces masses de renseignements que possédait le Gouvernement en 1903 et en 1904?

Sir WILFRID LAURIER: Que l'honorable député poursuive ses observations.

M. R. L. BORDEN: Je suis bien aise que le premier ministre m'autorise à continuer mon discours. Je me proposais de le faire, quand bien même il ne m'en aurait pas si gracieusement accordé l'autorisation.

J'aurais cru, pourtant, que c'est là une loyale question appelant une loyale réponse, eu égard à l'argument formulé; il serait intéressant de savoir si ce détail figurait dans ces masses de renseignements que possédait le premier ministre. Lorsque le Gouvernement, en 1903 et en 1904, déclarait à la Chambre que ce réseau pourrait se construire moyennant $25,000 ou $28,000 par mille, possédait-il le renseignement que vient de nous donner le ministre des Chemins de fer? S'était-il donné la peine de recueillir et de collationner ce renseignement, ou bien s'est-il lancé à l'aveuglette, dans cette entreprise, sans s'inquiéter du coût? Ne s'est-il pas même avisé de charger un de ses fonctionnaires de chercher ce renseignement dans un des Livres bleus qui se trouvent à la bibliothèque? Je ne voudrais pas porter d'accusation. A coup sûr, on n'a pas manqué de prendre pareille précaution. Le premier ministre ne saurait nier qu'il a usé de cette prudence. Il ne parait guère se scucier de répondre aux questions; aussi, m'abstiendrai-je de lui en poser, mais je vais supposer qu'il connaissait ce détail. Je me garderai bien de l'accuser d'ignorance à cet égard, vu que le ministre des Chemins de fer se formalise de toute imputation d'ignorance. Je pose, en hypothèse, que le Gouvernement connaissait ces chiffres qui sont sans doute familièrement connus du personnel du ministère des Chemins de fer et des Canaux et que le Gouvernement avait sous les yeux toutes ces données statistiques, lorsqu'il fit la déclaration en question. Et cependant il est venu déclarer ici même, en plein Parlement canadien, que le prix de construction de ce réseau, par mille, oscillerait entre $25,000 et $28,000. J'abandonne au chef du cabinet le soin de dire quelle serait la conclusion que la Chambre et le pays doivent loyalement tirer de ces deux circonstances que j'ai signalées à son attention; et s'il apportait son empressement accoutumé à tirer ses déductions, il n'y aurait guère de doute sur la nature de sa réponse.

On a voulu prétendre que la loi de 1903 empêche toute enquête à cet égard et que les soi-disant délibérations du tribunal d'arbitrage qui devraient ou auraient dû s'effectuer en exécution de cette loi s'opposent également à l'enquête.

Je ferai observer au premier ministre que si cet argument est valable,—et il a été formulé par quelques-uns de ses partisans—il tiendrait à les porter à voter le rejet de sa propre motion; car enfin, si cet argument est valable dans un cas, il l'est également dans l'autre, ou bien il faut conclure que l'enquête proposée par le premier ministre n'est destinée, dans sa pensée, qu'à dégénérer en pure comédie. Ou bien dans la pensée du Gouvernement on ne doit pas appeler de témoins qui établissent une preuve qu'on pourrait regarder comme pertinente, ou bien l'argument formulé par ces messieurs est indigne de ce nom. En réalité, cet argument est dépourvu de toute valeur. Le fait qu'on se serait adressé soit à un tribunal d'arbitrage, soit à la cour d'échiquier ne rendrait ni nécessaire ni désirable l'enquête parlementaire; et la Chambre exercerait son jugement dans ce cas, s'il surgissait un litige soit devant la commission de l'échiquier, soit devant un tribunal d'arbitrage. La Chambre n'interviendrait pas nécessairement, par suite de l'existence de cette procédure, et le seul fait de l'absence de tout différend entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et l'Etat ne rendrait ni nécessaire ni désirable l'abstention de la Chambre: il n'y a aucune connexité entre les deux choses. L'existence d'un litige entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et l'Etat, ou d'un différend entre un entrepreneur et l'Etat, n'a aucune connexité avec la question de savoir si la Chambre doit enquêter sur la gestion de la commission du Transconti-

nental, qui, après tout, n'est qu'un service de l'Etat. Tout dépend de la question de savoir si la Chambre est saisie de faits et de circonstances tendant à prouver que le coût du réseau est trop élevé; qu'il existe quelque malversation, quelque irrégularité dans l'emploi des deniers publics ou quelque acte entaché de corruption. La Chambre est absolument libre de délibérer sur ces questions et de traiter ces affaires, et le fait qu'un tribunal d'arbitrage délibérerait sur ces questions ou que la cour d'échiquier serait saisie de poursuites dirigées par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou par un entrepreneur, ce fait, dis-je, est tout à fait étranger à la question.

Cependant, les questions que j'ai mentionnées sont les seules sur lesquelles nous ayons insisté auprès du Gouvernement jusqu'aujourd'hui. Que demandons-nous? Une enquête réelle et bien approfondie. Mais, nous dit-on, cette enquête ne saurait avoir lieu, cette session. Eh bien! nous pousserons cette enquête aussi loin que possible, au cours de cette session, quitte à la poursuivre la session prochaine, ou bien peut-être pourrions-nous disposer les choses de façon à ce qu'elle se poursuive dans l'intervalle entre les deux sessions, on pourrait facilement imaginer quelque moyen. Mais, au demeurant, nous pourrions commencer l'enquête, cette session-ci, et déployer tous nos efforts pour constater si les scandaleuses accusations portées au sujet du Trancontinental contre le Gouvernement de ce pays qui est responsable des actes de la commission sont bien fondées, ou bien si ces accusations ne sont que des allégations diffamatoires, dénuées de tout fondement.

La situation du Gouvernement vis-à-vis de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et sa situation vis-à-vis du pays sont bien différentes. Ici il s'agit d'une question sur laquelle le peuple a droit de demander au Parlement de l'éclairer au moyen d'une enquête. Cette question n'est pas soumise à l'enquête sur les propositions formulées par le premier ministre, ainsi qu'interprétées dans sa motion, et appuyées par ses partisans. En pareilles circonstances, je dois déclarer pour mon propre compte, de concert avec tout esprit impartial dans cette Chambre, que je prêterai mon appui à l'enquête approfondie, ouverte sur ces accusations. Elles ne sont pas formulées par quelque député de l'opposition, nul député de la gauche ne possède les renseignements voulus pour formuler pareilles accusations. Un député de la gauche aurait facilement pu baser ces accusations sur les allégations d'hommes respectables; mais la chose est inutile, vu que ces accusations figurent là, en blanc et en noir, sur les pages du dossier déposé par le Gouvernement. Ces accusations sont là; elles ne sauraient disparaître; tôt ou tard, il faudra qu'elles soient l'objet d'une enquête.

M. R. L. BORDEN.

Le Gouvernement peut régler cette question en premier lieu aussi bien qu'en dernier et je dirai aux honorables députés de la droite: Comment pouvez-vous raisonnablement, dans l'intérêt du peuple, voter aujourd'hui contre cette enquête? Pouvez-vous dire que l'intérêt public peut souffrir de cette enquête? Comment peut-il en souffrir? Pouvez-vous dire que l'intérêt public ne bénéficiera pas d'une semblable enquête? Si vous le dites, vous décidez donc d'avance, sans connaissance et sans preuve aucune, que des déclarations faites par des hommes honorables, avec leur signature, n'ont aucune valeur à vos yeux. Si vous refusez l'enquête, vous déclarez par là que M. H. A. Woods, l'ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique, est un homme dont vous ne pouvez accepter la parole pour une affaire où sa réputation personnelle est en jeu, que toute parole, dans ces conditions, doit être regardée comme fausse et criminellement diffamatoire. Vous ne pouvez certainement pas prendre cette attitude, vous ne pouvez pas voter tranquillement contre l'enquête la plus complète et la plus approfondie sur cette question depuis le commencement jusqu'à la fin. Je dis donc que nous devons faire cette enquête complète et approfondie car sans elle, la population du Canada, la population honnête, intelligente et bien pensante de ce pays, les libéraux comme les conservateurs, ne seront pas satisfaits et tiendront le Gouvernement responsable jusqu'au bout s'il adopte une autre ligne de conduite.

Sir WILFRID LAURIER: Je crois, monsieur l'Orateur, que mon honorable ami d'Elgin (M. Crothers) est à son siège. J'attire immédiatement son attention sur une observation qu'il a faite relativement au discours que j'ai prononcé en proposant cette motion, et dans laquelle il a dit que je m'étais attaqué à la réputation de M. Lumsden. En conscience, je n'ai pas dit un mot qui puisse être interprété implicitement et encore moins directement, comme étant une accusation proférée contre la réputation de M. Lumsden. La seule chose que j'aie dite au sujet de la conduite de M. Lumsden se trouve simplement dans cette phrase:

> On pourrait peut-être mettre en doute que M. Lumsden ait été bien inspiré d'offrir sa démission, s'il pensait qu'il y avait eu mauvaise foi de la part de ses ingénieurs.

Si mon honorable ami a autre chose à dire qui diffère de ce que je dis actuellement, je crois qu'il se doit à lui-même de le faire savoir bien vite. Mais, monsieur l'Orateur, je fais appel à la Chambre et je dis qu'en présentant cette résolution, je n'ai pas prononcé une parole—je n'aurais pas été excusable de proférer un mot—contre M. Lumsden. Je ne connais rien à son désavantage, je ne le connais pas person-

nellement, je l'ai rencontré une ou deux fois, et je ne crois pas que j'aie jamais conversé avec lui.

Mais je prends sa conduite telle qu'elle est. Le 25 juin dernier, M. Lumsden a cru devoir donner sa démission, et c'était son droit de le faire, mais il me semble, comme je l'ai dit, qu'il a bien manqué de jugement. Le motif qu'il a donné pour remettre sa démission était qu'il avait raison de croire que les ingénieurs auxquels il avait confié le travail ne se conduisaient pas bien à son égard, ne se conformaient pas à ses instructions et que quelques-uns d'entre eux s'étaient rendus coupables d'une action répréhensible.

J'arrive maintenant à un autre sujet, je veux dire la manière dramatique avec laquelle l'honorable chef de l'opposition a prononcé son discours. Il a commencé par déclamer la lettre de M. Woods, en date du 7 octobre 1907, qui contient de graves accusations contre l'ingénieur chargé des travaux de la construction de la division orientale du chemin de fer transcontinental. Mon honorable ami aurait eu parfaitement raison de faire cette exposition s'il avait pensé que cette affaire n'avait pas été soumise à une enquête. Il eut été absolument dans son droit de parler comme il l'a fait si ses accusations étaient vraies. Mais mon honorable ami aurait dû savoir qu'il était victime d'une méprise étrange en parlant comme il l'a fait. Tout d'abord, mon honorable ami manque de franchise et a été injuste envers le ministre des Chemins de fer.

Il a pris beaucoup de temps pour dire que le ministre des Chemins de fer, ayant reçu cette lettre, n'en connaissait pas le premier mot. Il est vrai que dans l'admirable discours prononcé par le ministre des Chemins de fer il y a quelques jours, il n'y a pas moins d'une page du hansard consacrée à la discussion de cette fameuse lettre du 7 octobre 1907. Mais, monsieur l'Orateur, peut-on supposer qu'une lettre semblable à celle-là ait été écrite aux commissaires, sans que M. Lumsden lui-même —cet homme d'honneur, comme il l'est, dit-on, cet homme d'honneur comme il est appelé à cette occasion par les députés de l'opposition, cet homme d'honneur autant que je le crois moi-même—je n'ai rien à dire contre lui—peut-on supposer dis-je, que M. Lumsden, l'ingénieur chargé des travaux de construction, aurait permis qu'une aussi grave accusation fût portée contre ses subalternes, sans prendre lui-même la précaution de se rendre compte si une telle accusation était fondée. Quand il eut remarqué dans cette lettre une déclaration affirmant:

Ainsi qu'il a été dit précédemment, ces classifications abusives ne sont pas faites par suite d'une erreur d'appréciation, ni sur la décision des ingénieurs résidents ou divisionnaires, qui sont parfaitement renseignés sur la nature des travaux, mais par suite des ordres arbitraires de leur supérieur.

Peut-on supposer que M. Lumsden aurait laissé porter sans la relever une pareille accusation, surtout en présence de la réputation qui lui a été faite par les honorables députés de l'opposition, réputation que je ne veux pas discuter? Non, monsieur l'Orateur, ce que nous avons raison de supposer, c'est que M. Lumsden devait s'en occuper, devait trouver si oui ou non les accusations portées contre ses subalternes étaient vraies ou fausses. Et si M. Lumsden s'est rendu compte que les accusations portées par M. Woods n'étaient pas vraies, qu'ont à dire mes honorables amis de l'opposition? Pourquoi y aurait-il enquête si M. Lumsden savait que les accusations étaient fausses? Je suis informé que M. Lumsden s'est occupé de l'affaire et le 29 octobre 1907, il écrivit ainsi qu'il suit aux commissaires:

Messieurs,—Au sujet de la déclaration faite par M. H. A. Woods, sous-ingénieur en chef du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, dans une lettre qu'il m'envoyait le 7 octobre à savoir que "les devis avaient été absolument mis de côté et qu'une marge excessive avait été permise, non par suite d'une erreur d'appréciation, mais comme je le comprends, par instructions spéciales données par le sous-ingénieur de la section", M. Woods a dû évidemment commettre une erreur sur ce point car MM. Grant, Huestes et Harvey, sous-ingénieurs, nient absolument avoir donné de semblables instructions et cette dénégation est confirmée par M. M. Bourgeois, ingénieur divisionnaire, Mathews et Girdwood, ingénieurs résidents sur les travaux mentionnés spécialement par M. Woods.

Maintenant, monsieur l'Orateur, voilà pourquoi l'affaire n'a pas été soumise à une enquête. M. Lumsden, l'ingénieur en chef, était convaincu qu'il n'y avait pas l'ombre d'un motif pour justifier les assertions qui avaient été faites et par conséquent il n'y avait aucune nécessité sur ce point, de faire une enquête.

Mon honorable ami a fait ensuite porter sa critique sur la conduite suivie par les commissaires quand ils ont protesté contre les arbitres. C'est peut-être une appréciation de savoir si les commissaires ont agi sagement, toutefois, je crois qu'il existait des motifs suffisants pour justifier leur conduite. Mais avant tout pourquoi cet arbitrage a-t-il eu lieu?

Cet arbitrage a eu lieu pour fixer le coût du chemin de fer, ou la somme sur laquelle finalement le Grand-Tronc-Pacifique doit payer des intérêts. Je crois que c'est l'honorable député de Lanark (M. Haggart) qui a dit que le Grand-Tronc-Pacifique n'avait rien à voir entre le Gouvernement et ses entrepreneurs et c'est vrai. Mais il est très important pour le Gouvernement que le montant exact du coût du chemin de fer

soit fixé et qu'il le soit à ce moment pour que les intérêts puissent être payés dans la suite. S'il arrivait par exemple que toutes les entreprises soient terminées et réglées et que par la suite on trouvât après arbitrage, entre le Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement qu'il y a eu classification abusive et paiements excessifs, le pays perdrait ce montant. C'est pourquoi l'arbitrage devait se faire promptement et c'est pourquoi aussi les entrepreneurs et les ingénieurs devaient assister à cet arbitrage parce qu'après tout, si la classification établie par les ingénieurs est trouvée plus tard excessive, le Gouvernement y perdrait, tandis que si l'arbitrage a lieu immédiatement et que l'entrepreneur soit définitivement réglé au moment où nous avons encore entre les mains une somme suffisante pour rembourser ce qui a été payé en trop, le pays ne perdra rien. Je pense donc que les commissaires ont été bien avisés quand ils ont dit aux arbitres qu'ils devaient entendre les entrepreneurs.

S'ils ont reconnu, au cours de leur enquête, qu'il y avait des présomptions pour croire à une classification excessive, je pense que c'était tout à fait juste qu'il disent: Vous ne devez pas conclure cette opération avant d'avoir entendu toutes les parties intéressées. Assurément rien ne pouvait être plus raisonnable que cela.

Mais ces observations ne sont que des détails préliminaires. J'arrive à la prétention des députés de la gauche qui voudraient qu'une enquête ait lieu sur tout l'ensemble des travaux. Et pour quelle raison? Je donnerai les motifs allégués par mon honorable ami de Simcoe (M. Lennox) et, soit dit en passant, je regrette que l'honorable député soit absent parce qu'il a fait appel à moi-même avec une certaine chaleur pour lui accorder cette enquête et il l'a fait en ces termes:

> Le premier ministre peut bien dédaigner l'humble source d'où provient la requête, dans son désir de remplir un grand devoir public.

Si mon honorable ami (M. Lennox) était à son siège, j'aimerais à lui dire que je ne considère absolument pas la source d'où provenait la requête comme une humble source. Au contraire, je n'ai qu'un parfait respect pour mon honorable ami de Simcoe. Je ne suis par toujours d'accord avec lui et même j'ai bien rarement le plaisir d'être d'accord avec lui, mais je tiens à rendre témoignage de son activité intense, du travail qu'il a dû faire pour étudier cette question, bien que dans cette occasion spéciale comme dans les autres, je ne sois pas d'accord avec son opinion. Il a continué en disant:

> Et que ce soit à tort ou à raison, par erreur ou par malhonnêteté, étourdiment ou criminellement, la dépense est immense, énorme—je pourrais dire dépassant toutes les bornes

> —et tout au moins, dépassant les évaluations soumises à la Chambre.

Et il conclut:

> Et attendu que le coût de la division est dudit chemin de fer, d'après les estimations les plus récentes du Gouvernement, dépassera dans une si énorme mesure les prévisions soumises au Parlement en 1904 et 1905, qu'il donne lieu à de sérieuses appréciations et demande une enquête des plus complètes.

Ainsi, on demande une enquête parce que le coût du chemin dépasse de beaucoup les estimations qui ont été soumises à la Chambre. L'honorable député (M. Lennox) dit que l'écart entre le coût réel et les estimations est si considérable qu'il faut l'attribuer à l'incapacité ou à la malhonnêteté. Me permettra-t-il de dire qu'il y a peut-être une troisième alternative? Me permettra-t-il de supposer qu'il y a un tel écart entre le coût des travaux et les estimations préparées en 1903-1904, c'est peut-être dû aux difficultés qui se sont présentées dans la construction du chemin? N'est-il pas aussi naturel de supposer que l'écart entre les prix réels et les estimations soit dû à cette cause, qu'à l'une des deux autres?

Mais nos honorables adversaires sont toujours les mêmes et sont toujours prêts à supposer de la malhonnêteté quelque part. Ils ne peuvent se résigner à croire à la droiture de nos intentions ou de nos actes. En toute occasion, si quelque chose n'est pas de leur goût, ils soupçonnent quelque crime.

Pour ma part, monsieur l'Orateur, je trouve plus juste et plus naturel de supposer que si le coût dépasse les estimations, il faut l'attribuer à des causes honnêtes qui se trouvent dans la nature du terrain. C'est extraordinaire avec quelle facilité les honorables députés de la gauche oublient leur propre histoire et ce qu'ils disaient en 1903 et 1904. Quand nous avons proposé la construction du Transcontinental-national, en 1903, ils nous disaient que nos estimations étaient trop basses, qu'il était impossible de construire ce chemin, avec $53,000,000; l'honorable député de Lanark affirmait qu'il coûterait au moins $125,000,000.

Plusieurs DEPUTES: Ecoutez! Ecoutez!

Sir WILFRID LAURIER: Très bien; admettons, si vous le voulez, que nous avions tort et que vous aviez raison, mais si nous avions tort et si les honorables députés de la gauche avaient raison, il s'ensuit que l'augmentation dans le coût du chemin ne provient pas de la fraude ou du vol, mais de certaines circonstances que l'honorable député de Lanark connaissait mieux que nous. Nous pouvons lui rendre le témoignage d'avoir été bon prophète en cette occasion; le chemin a coûté plus cher que ce que nous avions supposé.

Les honorables députés de la gauche prétendent encore que l'honorable député de

Lanark savait que le chemin coûterait plus cher que le chiffre que nous avions fixé et cependant ils persistent à dire que si le coût a dépassé nos prévisions, c'est parce qu'il y a eu des crimes de commis. Ils seront bien forcés de faire un choix entre la malhonnêteté et d'autres causes. Pour ma part, je préfère croire que ce chemin a coûté cher parce que sa construction offrait de grandes difficultés.

Je passe maintenant à une autre considération, la seule importante que l'honorable chef de l'opposition (M. Borden) ait soumise à la Chambre. Il demande pourquoi nous n'accordons pas cette enquête, et il veut savoir si c'est parce que cette question est déjà l'objet d'une enquête. C'est exactement la raison pour laquelle nous la refusons.

Je ne conteste pas que le Parlement peut faire tout ce qu'il lui plaît de faire, dans cette affaire comme dans toute autre. Le Parlement peut prendre une cause pendante devant les tribunaux, l'amener ici et la juger.

Mais mon honorable ami voudrait-il nous conseiller d'agir ainsi? La raison péremptoire que nous avons de refuser cette enquête dans les circonstances, ce n'est pas qu'il ne devra jamais y en avoir, mais c'est qu'il ne serait pas sage de la part du Gouvernement d'ordonner une nouvelle enquête, pendant qu'il y en a déjà une d'instituée.

M. R. L. BORDEN: Alors, l'honorable premier ministre va-t-il retirer sa motion?

Sir WILFRID LAURIER: Si l'honorable député croit avoir dit quelque chose de très spirituel, il se trompe grandement. Les questions sur lesquelles ma motion demande une enquête ne sont pas du tout celles qui sont actuellement soumises aux commissaires.

L'hon. M. FOSTER: Dites-nous alors quelles sont ces questions. Dites-nous les maintenant.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami ne les connaît pas?

L'hon. M. FOSTER: Non, et personne de la droite ne les a indiquées.

Sir WILFRID LAURIER: Je les indiquerai dans un instant—ce ne sera pas difficile

L'hon. M. FOSTER: Enfin, nous y sommes.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami n'est pas aussi brillant que d'habitude. Je lui rend le témoignage de se montrer ordinairement plus intelligent qu'il n'est en ce moment.

L'hon. M. FOSTER: Trève de badinages; donnez-nous le renseignement.

Sir WILFRID LAURIER: M. Lumsden, dans sa lettre, dit:

Vu que mes ordres sont en général ignorés, et que je n'ai plus confiance dans le personnel des ingénieurs, j'ai décidé de démissionner comme ingénieur en chef.

Voilà une accusation directe contre le personnel des ingénieurs. Cependant, le lendemain, il fait des réserves. Dans une autre lettre adressée aux commissaires, il dit:

Au sujet de ma lettre d'hier dans laquelle je disais que je n'ai plus confiance dans le personnel des ingénieurs, je désire déclarer que ce que j'ai dit ne s'applique pas à tout le personnel, mais seulement à ceux des ingénieurs qui étaient responsables du mesurage, du classement, de la surveillance et de l'inspection de parties considérables dans la section " B " et, à l'est de Rennie-Crossing, dans la section " F ", où je me suis récemment transporté.

Il prétend avoir des raisons de soupçonner l'honnêteté des ingénieurs responsables de parties considérables du chemin dans la section "B" et à l'est de Renfrew-Crossing, dans la section "F". Le chemin est divisé en plusieurs sections, et il y avait environ 1,800 milles de chemin à construire; les sections "B" et "F" comprennent environ 400 milles. M. Lumsden restreint ses accusations aux ingénieurs sur les sections "B" et "F". Comme je le disais, il y a un instant, je considère que M. Lumsden ne se rend pas justice à lui-même, et il ne rend certainement pas justive à son personnel d'ingénieurs en ne désignant pas plus clairement ceux qu'il accuse. Je crois qu'il aurait été plus sage de sa part s'il n'avait rien dit, ou n'avait pas porté d'accusations directes. Cependant il déclare que ce sont les ingénieurs des sections "F" et "B" qu'il soupçonne et je maintiens que nous avons toutes les raisons du monde de chercher à savoir quels sont les ingénieurs et quelles sont les raisons qu'a M. Lumsden de les accuser. Voilà sur quoi s'instruira l'enquête; ce n'est pas difficile à comprendre.

Mon honorable ami croit-il qu'il vaille la peine de s'enquérir de l'intégrité d'un fonctionnaire? Sinon, il pourra voter contre la motion. Pour notre part nous prétendons qu'il serait injuste à l'égard de la Chambre, à l'égard du Gouvernement, à l'égard de la commission et à l'égard de M. Lumsden lui-même de ne pas donner suite à cette affaire.

Nous disons que c'est une question sur laquelle il faut instituer une enquête. Je dirai plus et j'ajouterai qu'elle ne nuira en rien à celle qui se poursuit actuellement par les arbitres nommés par le Gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique. Cette seconde enquête sera tout à fait étrangère à la première.

M. R. L. BORDEN: Avec la permission de mon très honorable ami, je ferai observer que les accusations contenues dans la lettre de M. Lumsden sont beaucoup plus précises que ne le prétend l'honorable ministre. La lettre indique la nature particulière des méfaits que l'on reproche à ces ingénieurs. L'honoroable premier ministre entend-il dire que l'enquête portera sur la nature particulière de ces méfaits—classifications abusives, etc.—ou entend-il qu'il n'en soit pas question à l'enquête?

Sir WILFRID LAURIER: Il est dit dans la lettre de M Lumsden qu'il y a eu classification abusive. J'ai expliqué en déposant cette motion qu'une classification abusive peut provenir soit de l'incompétence, de l'incapacité ou de la malhonnêteté. Quant aux résultats pour le pays—ce qui est l'objet de l'enquête instituée par les commissaires—peu importe la cause de ces erreurs; la question est de savoir s'il y a eu classification abusive ou non. M. Lumsden est d'opinion qu'il y en a eu. Mais ce n'est qu'une opinion; nous ne sommes pas en présence d'un fait, ni d'un jugement. Il convient de remarquer que M. Lumsden n'a jamais inspecté le chemin, n'a jamais vu les travaux, si je me rappelle bien.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable premier ministre se trompe grandement.

Sir WILFRID LAURIER: C'est mon honorable ami qui se trompe. M. Lumsden n'avait jamais visité le chemin avant de faire le voyage avec les commissaires, le printemps dernier.

Quand il a porté ces accusations au sujet de la classification, il n'avait jamais inspecté le chemin personnellement, et s'en était rapporté au jugement de ses ingénieurs. Je ne sais pas s'il faisait bien, mais c'était sa manière de conduire les travaux et il avait entière confiance dans ses ingénieurs. Aujourd'hui, il prétend qu'il y a eu des classifications abusives. Il peut avoir raison, et il peut avoir tort. C'est à la commission à en décider. Voilà ma réponse à la question de mon honorable ami. L'honorable chef de l'opposition. . .

M. R. L. BORDEN: L'honorable premier ministre a oublié de répondre à ma question.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne le crois pas.

L'honorable député m'a demandé sur quoi portera l'enquête. M. Lumsden prétend avoir été trompé par les ingénieurs de certaines sections. La manière dont cette enquête sera conduite dépendra naturellement des réponses de M. Lumsden lui-même. J'ignore quelles raisons il peut avoir de parler comme il le fait, et le seul moyen de connaître ces raisons, c'est d'instituer une enquête. Il serait prématuré de dire de quelle manière cette enquête sera conduite.

L'honorable chef de l'opposition a commencé son discours sur un ton plutôt dramatique en disant: "Suppose-t-on que l'intérêt public aura à souffrir de cette enquête?" Certainement, je le suppose. Une enquête tenue ici, sur les brisées d'une autre qui est déjà commencée serait certainement de nature à nuire à l'intérêt public. Je ne dis pas qu'il ne devra jamais y avoir d'enquête. Loin de là. Le Parlement est tout puissant. Je crois que mon honorable ami a mieux exposé la question, lorsqu'il a dit que le Parlement dans sa sagesse aura à décider si une enquête doit avoir lieu. Je suis aussi de cet avis. Mais je dis que le Parlement, dans sa sagesse, ne se croira pas tenu de faire une enquête sur le fond de la question, mais s'enquerra des faits énoncés dans la présente motion et réservera sa décision pour plus tard.

L'hon. G. E. FOSTER (Toronto-nord): Monsieur l'Orateur, je ne me propose pas d'occuper très longuement l'attention de la Chambre dans la réponse très courte que je ferai à mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), et en insistant sur deux ou trois faits d'une nature plutôt générale. Le très honorable premier ministre a entrepris de faire la leçon à l'honorable représentant d'Elgin-ouest à propos des avancés qu'il s'était permis et qui allaient à dire que le premier ministre avait perdu confiance en M. Lumsden—

Sir WILFRID LAURIER: Ce n'est pas ce qu'il a dit.

L'hon. M. FOSTER: On aurait dit quelque chose de nature désagréable au sujet du jugement de M. Lumsden—

Sir WILFRID LAURIER: Sur le caractère de ce dernier.

L'hon. M. FOSTER: Ou sur le caractère de M. Lumsden; et il a lu la déclaration qu'il a présentée dans son discours. Cette déclaration donne à entendre, bien que je n'aille pas jusqu'à dire qu'elle attaque le caractère de M. Lumsden, certains faits qui se rapportent à l'attitude qu'il a prise à son jugement, puisque le premier ministre, en sa qualité de chef du Gouvernement, dit qu'il met en doute la faculté de M. Lumsden de saisir parfaitement les faits. S'il en est ainsi, on peut dire qu'il lui a fallu beaucoup de temps avant de perdre confiance en M. Lumsden; il a saisi l'occasion de faire connaître au monde entier aussi bien qu'à la Chambre qu'il n'avait plus foi dans le jugement de M. Lumsden.

Supposons qu'il en soit ainsi. Il a lu la lettre de M. Woods, ainsi que les déclarations de l'honorable l'eader de l'opposition, document très important, en vérité, puisque le tout se résumait à annexer au dossier cet écrit de M. Woods. Rien ne saurait être aussi fort que cette lettre-là. Maintenant, qui est M.

Woods? M. Woods n'est-il pas une entité? Est-il un ingénieur de troisième ordre? N'occupe-t-il pas un rang dans sa profession? Combien de fois n'avons-nous pas entendu chanter les louanges et la grandeur du Grand-Tronc-Pacifique! M. Woods est un serviteur fidèle, un ingénieur capable, un fonctionnaire qualifié en tout ce qui se rapporte aux questions de génie civil dans cette grande entreprise du Grand-Tronc-Pacifique dont la compagnie connaît l'importance d'employer les personnes les plus compétentes, ce qu'elle a toujours fait à ma connaissance du moins. Voilà ce qu'est M. Woods. Quand il parle, c'est toujours avec autorité, l'autorité d'un homme qui connaît la pratique de sa profession, qui a acquis en outre l'expérience de celui qui a foulé de ses pieds le terrain dont il parle. Ne doit-on pas ajouter foi au jugement, aux déclarations répétées de M. Woods sous ce rapport-là? En 1907, M. Woods écrivait la lettre en question. En 1909, deux ans après, il écrit des lettres exactement semblables et suivant les mêmes lignes et depuis 1907 jusqu'aujourd'hui, M. Woods n'a jamais cessé d'écrire, et l'on n'a pu citer une seule lettre de sa main dans laquelle il ne réitère pas les mêmes avancés accentués, forts et spécifiques quant à la classification outrée, indiquant chaque mille, donnant le numéro de la section, établissant l'erreur commise dans cette classification surchargée. J'estime qu'on ne peut expliquer cela, véritablement.

Mais ce n'est pas tout. M. Woods pouvait compter sur l'appui des ingénieurs de section. Au nombre de ces derniers je trouve M. Armstrong qui a appelé l'attention de M. Woods sur ce qui se passait et qui lui a fourni ce qui sert de base à ces renseignements d'après lesquels M. Woods agissait, puis écrivait ses lettres répétées. On trouve autre chose dans cette attitude de M. Woods en faveur de sa compagnie d'abord, attitude qui serait à l'avantage du peuple, en second lieu,, puisque chaque dollar retiré par M. Woods et le Grand-Tronc-Pacifique est imputable sur le coût de ce chemin, et, par suite, se trouve soutiré du Trésor public auquel contribue toute notre population. M. Woods approuve entièrement son ingénieur et ses sous-ingénieurs de section. Avec lui se trouvent M. Kelliher et M. Chamberlin, ce dernier, vice-président du chemin; à l'appui de ces prétentions, M. Woods, dans ses accusations, peut citer l'opinion de tous les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique, qui tous, sans exception, approuvent ce qu'il a fait et déclaré. Cela signifie quelque chose.

Le premier ministre dit: Si tout cela était vrai, M. Lumsden n'aurait donc rien fait? Il s'attaque au leader de l'opposition en disant qu'on a tenu une enquête. Quelle était cette dernière? M. Lumsden écrit une lettre; il a une entrevue personnelle avec les ingénieurs de cette partie du chemin dont parlaient les lettres de M. Woods. On a lu ces dernières ce soir même, et que disent-elles? M. Lumsden déclare qu'il s'est adressé aux ingénieurs au sujet de cette entreprise, ce que nient les intéressés.

Et c'est là toute l'enquête! Quel beau specimen d'enquête cela devait-il être! Une enquête dans le genre de celle de Merwin, de Lodge! Pearson se complaît dans ce genre d'enquête et les héros des quais construits avec la sciure de bois prônent hautement ce système de recherches. Qu'on leur demande de me dire si c'est bien cela qui existe ou non, et quand ils nient, abandonnez la partie, et trois ans après, quand vous aurez les oreilles fatiguées de tout cela, dites-vous: Mais nous avons eu une enquête; nous avons demandé à ceux qui l'ont faite si tout cela était vrai, et ils nous ont répondu dans la négative. Quel bel exemple à donner à nos juges! Comment! Tout ce que nous avons à faire quand quelqu'un commet un acte criminel, c'est d'appeler un quidam quelconque et de lui dire: Avez-vous fait cela? Il nie; le juge immédiatement enlève sa toge; son travail est terminé; et si vous lui demandez comment a fini le procès, il dit: Je ne puis agir, l'homme de paille nie cela.

Je vais poser maintenant une autre question au très honorable premier ministre et à ses collègues. Le Gouvernement ne peut échapper à sa responsabilité dans cette affaire-ci. Quand la commission s'oppose en tribunal indépendant, elle se moque des arbitres nommés par le Gouvernement. Mais inutile d'insister là-dessus.

C'est le premier ministre qui se vante d'avoir agi de cette façon. Quand on nomme un tribunal de juges indépendants pour décider les questions les plus importantes qui intéressent deux forces opposées, lorsqu'il s'agit de l'administration de ce pays et de celle du Grand-Tronc-Pacifique devant ce tribunal non préjugé, le Gouvernement commence à dire: Vous montrez trop de hâte, vous manquez de jugement; vous avez agi en enfant d'école, ne recommencez pas. La commission intimide ces gens-là dans la poursuite de leur travail. Je demande au premier ministre si, il y a deux ans et quelques mois, semblable déclaration venant d'un ingénieur de haute réputation contre les aptitudes desquelles l'honorable premier ministre n'oserait s'insurger, non plus qu'il ne voulait attaquer son caractère ni ses connaissances, je lui demande s'il y a deux ans, le Gouvernement a appris ces faits-là: Si, il y a deux ans, son ingénieur n'a pas pris l'attitude voulue en cette affaire, et s'il n'a pas fallu attendre deux ans et quelques mois avant d'agir, si tout cela existe, à qui la faute? Au Gouvernement. On construit un édifice avec l'argent du voisin; on nomme un contremaître qui

vient dire que cet homme-là ne remplit pas son devoir; que les ouvriers se livrent à des vols; qu'ils emploient des matériaux inférieurs à ceux mentionnés dans les plans et devis et qu'ils demandent des prix élevés pour ces fournitures.

Vous possédez ces renseignements; vous n'obligez pas le contremaître à faire une enquête quelconque. La première chose qu'aurait faite un homme d'affaires, aurait été de faire venir son contremaître et de lui dire: Voici ce que l'on dit de vous; cela est-il vrai? Eh bien, je ne sais pas— Avez-vous fait une enquête à ce propos? Non— Eh bien, agissez pourtant. Le contremaître redescend et demande aux ouvriers qui se servent de mauvais bois tout en exigeant des prix élevés, si ce que l'on dit d'eux est vrai. Ils répondent dans la négative. Votre contremaître revient vous voir. Vous êtes-vous enquis de cette affaire?—Oui. Comment?—J'ai demandé aux ouvriers s'ils se servaient de matériaux de mauvaise qualité et s'ils exigeaient des prix élevés, et ils m'ont répondu dans la négative.—Très bien, très bien. Après de longues années au cours desquelles on a dépensé l'argent d'autrui, en retenant les services du même contremaître, des mêmes entrepreneurs et des mêmes ouvriers, qu'arrive-t-il? Voilà l'idée adéquate étonnante que se forme l'honorable premier ministre de ses devoirs en sa qualité de leader du Gouvernement. Eh! quoi, si l'on transportait cette théorie-là dans les affaires ordinaires, ne s'apercevrait-on pas immédiatement de ce qu'elle signifie? J'accuse le premier ministre, ce soir, d'avoir eu connaissance de cet état de choses depuis deux ans, et je l'accuse, lui, la fidéicommis du peuple, d'avoir dépensé depuis ce temps-là plus de $58,000,000 de l'argent public, et au cours de ces vingt-quatre mois, de n'avoir jamais jugé à propos de s'enquérir d'accusations semblables à celle-ci, où l'on constate une violation si outrageante et aussi épouvantablement coûteuse de l'esprit et de la lettre des conventions.

Le très honorable premier ministre assume encore l'entière responsabilité de cet esprit de matamore dont les commissaires font preuve. Il approuve ses créatures. Quelles étaient ces personnes-là? Prenons MM. Woods et Chamberlin, prenons les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique, des hommes d'expérience, connaissant leur affaire, et mettons-les en présence de ces trois hommes qui s'appellent eux-mêmes des commissaires. Quels sont ceux qui, agissant au nom du Gouvernement, entreprennent de corriger avec le fouet ces membres indépendants et si savants de ce tribunal?—Un manufacturier de boîtes, un marchand de grain et un lanceur d'affaires. Voilà les gens si puissants, les savants, qui prétendant agir au nom du Gouvernement, châtient des hommes comme MM. Galliher et Lumsden qui connaissent bien plus que tout ce que pourraient imaginer ces hommes-là. Le Gouvernement, au lieu de renvoyer ces fabricants de boîtes, ces vendeurs de grain et ces lanceurs d'entreprises qui se moquent si admirablement des intérêts du peuple, se fait l'apologiste de ces gens-là. On peut dire que, jusqu'à un certain point, c'étaient ses créatures. MM. Parent, Young et Reid, qui remplissaient la fonction de surintendant—et leur travail ne fut pas toujours très bien apprécié, si j'ai bien lu l'histoire des dernières années, afin de maintenir le parti libéral au pouvoir. Pourquoi, après avoir créé cette commission, ne pas avoir employé contre les membres de cette dernière des châtiments sévères?

Mais le premier ministre dit, en cherchant à réfuter l'argumentation de mon honorable ami de Simcoe-sud, que le coût a dépassé grandement les prévisions, et que c'est la raison pour laquelle mon honorable ami demande une enquête plus complète. Je vais payer immédiatement le premier ministre avec sa propre monnaie, et cela sans lui demander un seul sou, et je lui dirai qu'à mon avis il est trop intelligent pour s'être jamais formé une idée comme celle invoquée pour raison par l'honorable député de Simcoe-sud de désirer une enquête plus complète. Ce n'était pas, monsieur l'Orateur, que le coût dépassât grandement les estimations, mais que la raison de l'augmentation des dépenses était que le sable se trouvait transformé en roc épars çà et là et qu'on en faisait du granit solide par des procédés inconnus, et cela jusqu'au point de faire empocher aux entrepreneurs des millions de dollars qui ne devaient pas prendre cette direction quand les entreprises furent accordées, d'après les renseignements fournis par les ingénieurs nommés par le Gouvernement, je le demande au très honorable premier ministre qui connaît assez bien cette question. Il est impossible que des mystères comme ceux-ci existent à la lumière du soleil; mais nous ne sommes pas au temps des miracles, je crois. Déjà nous avions eu un exemple d'un fait à peu près semblable dans l'histoire vagabonde du Gouvernement.

Je me rappelle qu'à certaine époque, certaine région du Nord-Ouest, qui était alors déserte et ne renfermait que des sables arides, dont le sol n'avait que peu de valeur et se vendait un dollar et même cinquante cents le scrip, et que moins de trois ans après la région entière était transformée en un véritable jardin que l'on vendait au prix de $8 à $15 l'acre. C'était là un nouvel exemple de ces mystérieux procédés de la nature qui, grâce à l'alliance existant entre les brasseurs d'affaires et le premier ministre, accomplissaient ces merveilles. La

même alliance mystérieuse, les mêmes influences occultes ont été mises en jeu pendant bien des jours et des nuits le long de la voie du Grand-Tronc-Pacifique qui était aussi déserte que les rues d'Ottawa le sont, et voici que tout à coup, de la façon la plus étonnante et la plus heureuse, se moquant à la fois de la nature et de l'œuvre accomplie par la Providence pendant des millions d'années, elles transforment instantanément le sable en conglomérat et le conglomérat en roche compacte, par quelque procédé du vingtième siècle. Voilà pourquoi mon honorable ami de Simcoe-sud demande l'institution d'une enquête.

Au cours du présent débat, nous avons cent fois posé la question aux membres de la droite qui font mine de ne pas comprendre; je vais la poser encore une fois au premier ministre: pourquoi le gouvernement a-t-il, au prix de centaines de mille dollars, que dis-je, de millions de dollars, envoyé là-bas des ingénieurs chargés de pratiquer des sondages, de faire des fouilles et de tirer parti de toutes les ressources de leur science si ce n'est dans le but d'arrêter le tracé de la ligne, de se rendre compte de la nature de la terre et des roches qui se trouveraient sur la plate-forme de la voie, et de réduire en verges cubes le résultat de leurs études? Tout cela n'était-il qu'une plaisanterie? Tous ces travaux n'avaient qu'un seul objet, celui de mettre le Gouvernement en mesure d'adjuger en connaissance de cause et à des conditions raisonnables l'entreprise du déblaiement pour la plate-forme de la voie, et de ne pas laisser servir les deniers publics à des fins illégitimes.

Ce sont vos ingénieurs, ceux-là mêmes que vous employez actuellement—à l'exception du plus savant, dont vous avez eu soin de vous débarrasser, que vos commissaires ont traqué comme une bête fauve et maltraité à tel point qu'il a dû démissionner, comme tout homme d'honneur aurait cru devoir faire—ce sont vos ingénieurs, dis-je, qui ont fait ces études, déterminé les quantités, et c'est sur les données qui lui avaient été ainsi fournies que le Gouvernement s'est fondé pour faire l'estimation du coût de l'entreprise. Il n'est pas utile que je revienne là-dessus. Voici que tout à coup le sable se change en pierre, la roche détachée se transforme en roche compacte; les dépenses s'accroissent en conséquence, et c'est parce que cela doit nécessairement s'attribuer à la plus complète incompétence ou à la plus évidente malhonnêteté, c'est parce que l'on gaspille les deniers publics que mon honorable collègue de Simcoe-sud demande une enquête complète.

Mais, dit le premier ministre, il n'y a peut-être ni malhonnêteté ni incompétence; tout cela provient peut-être de causes physiques. Pourquoi donc a-t-on eu recours aux ingénieurs, si ce n'est pour se rendre compte de la configuration du sol, des propriétés physiques du chemin? Et ces choses il fallait absolument s'en rendre compte avant d'adjuger l'entreprise d'un seul mille de la voie; ce n'est qu'après avoir constaté la nature du sol sur tout le parcours projeté du chemin qu'ils ont pu déterminer la quantité des déblais et établir la base d'après laquelle on a demandé des soumissions et adjugé les entreprises. Dans son empressement à trouver quelque moyen de sortir du dilemme, le premier ministre n'a pas même songé que les obstacles physiques sont précisément ceux que les ingénieurs durent découvrir et surmonter avant de procéder au mesurage, avant que l'on pût donner les travaux à l'entreprise.

Une fois les travaux préliminaires terminés, on vit s'élever le surplus du coût de l'entreprise parce qu'il y avait eu substitution des quantités de déblais, parce que l'on ne retrouva dans les tranchées le sable que vos ingénieurs avaient indiqué dans leurs rapports. L'intervention de quelque personne ou chose avait changé la roche détachée en roche compacte. Voilà l'accusation; c'est celle que M. Lumsden et M. Woods ont portée, celle que le Grand-Tronc-Pacifique a portée dans les plaintes nombreuses qu'il a formulées.

De tous les arguments invoqués à l'appui de cette audacieuse substitution de déblais et des menées des entrepreneurs qui ont pu ainsi encaisser des millions appartenant au peuple, le plus faible est bien celui auquel le premier ministre a eu recours ici même en disant, comptant par là raffermir sa position: Le coût des travaux n'est pas excessif, car certains membres de la gauche avaient prédit qu'ils occasionneraient une dépense beaucoup plus considérable que cela. Il suffit de rappeler un tel argument pour faire voir que c'est une honte de l'employer en une circonstance aussi grave. On demande au premier ministre pour quelle raison il ne veut pas d'enquête; sentant la faiblesse de sa position et que, partant, il ne se trouve pas dans le cas de Winston Churchill, il daigne nous dire qu'il n'a pas encore complètement fermé la porte, et que le Parlement est encore en mesure d'autoriser l'enquête. Certes, le Parlement a ce pouvoir, mais instituera-t-il l'enquête?

Nous savons, et le pays commence à s'en rendre compte, que le Parlement et sir Wilfrid Laurier sont aujourd'hui synonymes. Le premier ministre n'accorde pas maintenant l'enquête; le jour où il la permettra, c'en sera fait de l'influence et des ruses de M. Parent. Il en donne l'espoir, mais nous n'y comptons pas; il fait miroiter aux yeux du public la promesse trompeuse d'autoriser l'enquête plus tard, quand il se sentira de bonne humeur et qu'il sera prêt. Pour l'instant, il n'en veut pas: elle dérangerait. En effet; et pourquoi? Parce que, dit-il, il

se tient deux enquêtes. De laquelle a-t-il voulu parler? En me reportant à mes notes, je constate que j'ai crayonné: "De quelle enquête s'agit-il?"

Sir WILFRID LAURIER: Votre note n'est pas exacte; j'ai dit que cela ferait deux enquêtes.

L'hon. M. FOSTER: Quelles sont-elles ? L'une est celle dont le premier ministre propose l'institution par son projet de résolution, et je suppose que l'autre doit être celle du tribunal d'arbitrage.

Sir WILFRID LAURIER: Nous avons les investigations du tribunal d'arbitrage, et la deuxième enquête serait celle dont l'honorable député de Simcoe demande l'institution.

L'hon. M. FOSTER: J'ignorais que le premier ministre voulût accorder l'enquête que demande mon honorable collègue (M. Lennox). S'il l'accorde, je reprends ma place à l'instant.

Sir WILFRID LAURIER: La plaisanterie est trop maigre.

L'hon. M. FOSTER: Les deux seules enquêtes que l'on pourrait avoir sont celle que propose le premier ministre et celle que dirigent les trois arbitres. Il me semble qu'il s'accuse entre les deux sujets une différence nettement caractérisée. J'ai lu avec le plus grand soin l'article 7 dont les prescriptions se résument à ceci: on est à construire un chemin dont le Grand-Tronc-Pacifique devra prendre possession; ce chemin, ce n'est pas le Grand-Tronc-Pacifique, mais l'Etat qui le fait construire; le Gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique ont agréé certains devis quant à la nature du chemin de fer; si la construction de la ligne vient à faire surgir quelque différend entre le Gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique, la contestation doit être vidée par trois arbitres en conformité des prescriptions de l'article 7. Mais la question offre un autre aspect tout aussi important: c'est que le Gouvernement fait construire, en diverses sections, un chemin de fer par ses ingénieurs et par des entrepreneurs relevant directement de ces ingénieurs. Les entrepreneurs présentent chaque mois des comptes provisoires que le Gouvernement, sur approbation de l'ingénieur, solde à l'occasion, et le Grand-Tronc-Pacifique n'a aucune raison, aucun droit, aucune autorisation d'intervenir entre le gouvernement fédéral et ses entrepreneurs. Ceux-ci construisent le chemin de fer pour le compte du Gouvernement qui solde lui-même les comptes dont l'exctitude est attestée par ses propres fonctionnaires.

Dès l'instant où l'on découvre que le classement des déblais a subi une modification qui porte le coût des travaux bien au-delà des estimations, il est du devoir du Gouvernement et du ministre des Chemins de fer de régler ce point avant de payer les entrepreneurs. Le Grand-Tronc-Pacifique n'avait pas à s'occuper de cette affaire qui ne regarde que le Gouvernement, ses fonctionnaires et ses entrepreneurs. Mais, chose étrange, ce Gouvernement qui prétend se faire scrupule d'appliquer les deniers publics à des fins légitimes ne craint pas de laisser s'écouler deux longues années cependant que ses entrepreneurs sont accusés de s'être fait payer plus que ce qui leur était dû, et il semble même n'avoir pris aucune mesure pour remettre les choses au point. Voilà ce qui paraît singulier. Il me semble qu'il devrait s'effectuer chaque mois et tous les ans un règlement de comptes entre le Gouvernement et les entrepreneurs, quelle que soit l'intervention des arbitres entre le Gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique en ce qui concerne la construction du chemin conformément aux devis agréés par l'un et l'autre.

J'ai demandé au premier ministre et à son collègue des Chemins de fer; j'ai demandé au député de Carleton et même au représentant de Pictou; tous les orateurs de la gauche ont tenté comme moi d'obtenir qu'on nous dise non pas ce que le comité projeté ne devra pas examiner, mais sur quoi ses investigations devront porter. Ma première question provoqua la belle réponse qui se trouve consignée au dernier paragraphe du projet de résolution déposé par le premier ministre. Mes questions répétées n'ont pas obtenu de meilleur résultat, et quand je m'adressai encore une fois au premier ministre, je ne fus pas plus avancé qu'auparavant.

Quant à l'honorable député de Carleton, il s'est montré très explicite. Selon lui, le comité procéderait comme suit: on demanderait à M. Lumsden: "Avez-vous perdu confiance en votre personnel?"—à quoi M. Lumsden répondrait oui; on lui demanderait ensuite: "Avez-vous perdu confiance en votre personnel tout entier?"—il répondrait non; la question suivante serait: "M. Lumsden, voudriez-vous nous donner les noms de ceux en qui vous n'avez plus confiance?"—et M. Lumsden donnerait leurs noms. On lui demanderait encore: "Pour quelle raison n'avez-vous plus confiance en ces personnes?"—il commencerait par dire: "Parce qu'il y a eu substitution dans le classement des déblais, majoration des comptes à solder; parce que l'on a inscrit de la roche détachée à la place du sable, de la roche compacte quand ce devait être de la roche détachée et du sable; c'est parce que les ingénieurs ont laissé faire ces choses contrairement à mes ordres que j'ai perdu confiance en eux".

Eh bien, il ne prononcerait pas les dix premiers mots de cette phrase sans qu'on soulevât une objection. Et pourquoi dis-je ceci? Je le dis d'après le premier ministre

et d'après tous les députés de la droite qui ont pris la parole. Ils ont déclaré que toute la question du classement est soumise aux arbitres, qu'elle doit demeurer devant eux et ne saurait être étudiée ailleurs.

Je demande au premier ministre: Jusqu'où poussera-t-il l'enquête? Quelle est la raison du présent débat? Pourquoi nommer ce comité qui perdra son temps? Le premier ministre pourrait obtenir tous les renseignements qu'il prétend tirer de ce comité, en se bornant à demander à M. Lumsden: Vous me dites dans votre lettre que vous n'avez plus confiance dans quelques-uns des membres de votre personnel, voulez-vous les nommer? M. Lumsden les nommerait en un instant. Pourquoi avez-vous perdu confiance en eux? Eh bien, monsieur le premier ministre, je n'ai plus confiance en eux pour les raisons que je donne dans ma lettre —et le premier ministre connaît ses raisons.

Le seul reproche que j'adresse au premier ministre est celui-ci: lorsqu'il a eu vent que l'opposition se proposait de scruter les motifs de la démission de M. Lumsden et qu'il a senti venir une motion et une demande d'enquête, obéissant à l'instinct qui l'a porté à faire la même chose dans d'autres circonstances, il a pensé qu'il serait habile de sa part de prendre les devants en soumettant cette espèce de projet de résolution. Je ne le blâme pas d'avoir voulu prendre les devants, mais je lui reproche d'avoir voulu manquer de franchise envers le public dans sa tentative.

M. Lumsden a, dans une lettre, fait connaître ses raisons au premier ministre et celui-ci a extrait de cette lettre deux passages qui ne touchent aucunement à ces raisons. S'il désirait être franc et loyal envers la population canadienne, que n'a-t-il inclus dans son projet de résolution les raisons mêmes que M. Lumsden donnait pour expliquer sa démission? Quelles étaient ces raisons? Je les lirai pour qu'elles soient consignées dans la hansard avec cette partie du débat. Il déclare que certaines choses

M'ont porté à conclure qu'on ne s'en est tenu ni au devis général ni à mes ordres au sujet du classement.

Ces paroles sont énergiques, mais elles le sont moins que ce qui suit. Voici la suite:

Au contraire, on a compté dans le rapport comme roche compacte de grandes quantités de déblais qui devaient être classés comme cailloux ou déblais ordinaires, et on a compté comme cailloux des déblais qui ont été ou pouvaient être enlevés avec la charrue ou la herse et qui devaient être classés comme déblais ordinaires.

Voilà ce que l'ingénieur dit des motifs de son manque de confiance. N'aurait-il pas été juste pour la population de ce pays, n'aurait-il pas été conforme aux égards dus à M. Lumsden et au public de citer ces raisons de M. Lumsden aussi bien que les deux extraits de la lettre que le ministre a mentionnés à l'exclusion de toute autre chose.

Plus loin, M. Lumsden ajoute:

En diverses divisions, les ingénieurs semblent n'avoir aucunement tenté de se conformer à mes ordres ni de mesurer le roc vif consigné aux rapports, soit en en traçant le profil en travers, soit en toisant chaque quartier séparément, mais s'être plutôt bornés à supputer au jugé les quantités en se basant sur le tantième accusé par le total des déblais. On a constaté que certains des profils indiquant les bancs de roche étaient défectueux, d'où il suit que l'on a porté comme provenant du roc vif des quantités excessives de déblais provenant de l'abus des explosifs, ce qui n'aurait pas dû être fait en pareil cas.

On ne saurait trouver un ingénieur qui soit plus explicite au sujet de toute la kyrielle des fautes qu'on peut reprocher à un ingénieur ou à un groupe d'ingénieurs que ne l'est M. Lumsden dans sa lettre. La population canadienne connaît-elle le premier mot de ces raisons en autant qu'elles ont trait à la motion du premier ministre? Il est censé faire connaître les motifs du premier ministre, il les cache complètement et, néanmoins, il publiera avec ses partisans et ses journaux dans tous les coins du pays l'étonnante nouvelle que le ministère est si honnête, si désireux de protéger le public que le premier ministre, avant la présentation d'aucune motion, a ordonné qu'une enquête complète, libre et impartiale ait lieu.

Je déclare que c'est là l'accusation la plus grave qu'on puisse porter contre le premier ministre: il ne cherche pas à agir franchement et loyalement envers la population de ce pays. Il a tu les raisons de M. Lumsden; pour ma part, il ne les a pas divulguées dans son projet de résolution. Il s'en est abstenu. Du premier ministre jusqu'au dernier de ses partisans, pas un seul membre de la droite n'a lu en entier les raisons que M. Lumsden donne pour expliquer sa démission.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai lu la lettre.

L'hon. M. FOSTER: Oui, le premier ministre l'a lue. J'ai fait erreur à ce sujet, mais il s'est bien gardé d'inclure les véritables motifs dans le projet de résolution. Lorsqu'il apprendra, par l'entremise du comité, que M. Lumsden répète qu'il n'avait plus confiance et qu'il nomme les personnes auxquelles il n'avait plus confiance, jusqu'où poussera-t-il l'enquête? Je voudrais qu'il réponde à cette question: Jusqu'où ira-t-il? Nous sommes tous dans les ténèbres, personne n'est renseigné et nous voudrions l'être avant de nous prononcer sur sa motion. Ayant réussi à établir ces deux faits, jusqu'où ira-t-il. Le premier ministre devrait répondre à cette question,

il devrait renseigner la Chambre. S'y refuse-t-il?

Sir WILFRID LAURIER: Il est inutile de chercher à éclairer mon honorable ami lorsqu'il ne veut pas voir la lumière. J'ai répondu deux ou trois fois.

L'hon. M. FOSTER: S'il veut m'indiquer la partie de son discours où il a répondu à ma question, qui est légitime, j'avouerai qu'il y a répondu. Voici la question bien légitime que j'ai posée: Le premier ministre a dit qu'on demanderait, premièrement...

Sir WILFRID LAURIER: Je n'ai pas dit cela.

L'hon. M. FOSTER: Mais vous avez dit qu'on obtiendrait ces renseignements; premièrement, M. Lumsden a-t-il perdu confiance? Puis, on apprendra en qui il a perdu confiance. Eh bien, veut-il dire à la Chambre et au public quel autre renseignement le comité pourra obtenir?

Sir WILFRID LAURIER: Je n'ai pas parlé du premier renseignement, ni du deuxième. Je n'ai pas prétendu faire la leçon ni donner des ordres au comité; c'est à la Chambre que cela appartient.

L'hon. M. FOSTER: Alors, le premier ministre propose de nommer un comité pour accomplir une certaine chose, mais il n'a pas l'intention de lui dire ce qu'il aura à faire. Croit-il que la Chambre des communes y consentira? Il sait que nous ne le pourrions pas, même si c'était raisonnable, à moins de savoir de quoi il s'agit. Cependant, il croit que ses partisans appuieraient sa proposition, à tort ou à raison.

Sir WILFRID LAURIER: Et vous la combattrez à tort ou à raison.

L'hon. M. FOSTER: Je me suis torturé l'esprit afin de découvrir quelle sera la question suivante. J'ai supposé que ce serait celle-ci: Vous n'avez plus confiance en certaines gens, pour quelle raison? Alors, nous revenons aux raisons énumérées dans cette lettre. Cependant, le premier ministre déclare que le comité ne permettra pas à M. Lumsden de donner ses raisons, parce que la mauvaise classification est, d'après lui, la raison de son manque de confiance, et que tout ce qui a trait au classement est soumis à un autre tribunal, et ne pourra pas être examiné par celui-ci. Où donc aboutirons-nous? Est-ce un leurre, est-ce une tentative de jeter de la poudre aux yeux du public? Les membres des deux côtés de la Chambre n'en seraient pas aveuglés; ils voient clairement ce que ceci signifie.

Ils sont renseignés, mais le public qui considère le premier ministre comme le premier citoyen de ce pays, comme son chef, est ainsi traité; on lui jette de la poudre aux yeux, ce qui n'est pas juste, ce semble.

Le premier ministre m'a rabroué un peu. J'ai commis, a-t-il dit, une grande erreur en disant qu'il avait déclaré que M. Lumsden n'avait pas inspecté lui-même une partie de la ligne. Sa déclaration portait que M. Lumsden n'avait de sa vie mis le pied sur la ligne. Il a pu faire cette restriction mentale "avant un certain jour", mais il ne l'a pas dit tout d'abord, comme le hansard en fera foi; or, c'est d'après sa première déclaration, non attenuée d'aucune manière que j'ai dit au premier ministre qu'il se trompait, et il se trompait réellement à cet égard. M. Lumsden a parcouru plusieurs milles de la voie ferrée, mais il ne l'a probablement pas fait à la date que mon honorable ami avait à l'esprit.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai dit qu'il n'avait pas parcouru la ligne pour reviser le classement; il a accepté le classement fait par ses ingénieurs. Je sais qu'il a parcouru une partie de la voie ferrée.

L'hon. M. FOSTER: Ce que je désire faire ressortir c'est que M. Lumsden, l'ingénieur de talent et de réputation que le ministère avait choisi, a porté ses accusations le 25 juin 1909, et que les accusations qu'il a formulées ce jour-là sont la fidèle reproduction de celles que M. Walsh avait lancées au mois d'octobre 1907, il y deux ans. Tous ceux qui ont à cœur l'intérêt du pays et l'intérêt du Grand-Tronc-Pacifique, qui jusqu'à un certain point, n'en diffèrent pas, tous ceux qui désirent maintenant la dépense au chiffre le plus bas s'accordent à dire incessamment que M. Lumsden a raison et qu'on se livre à ces pratiques. C'est là le dernier message de l'ingénieur de l'Etat au ministère, au moment de sa démission. Il porte cette accusation. Le Gouvernement et le Parlement qui le dirige n'ont pas permis au public, il y a deux ans ni depuis et ils ne lui permettent pas à l'heure qu'il est, de constater ce que ses fonds sont devenus, malgré cette grave accusation de fraude, d'inconduite et d'incompétence.

Je déclare que c'est un droit qui appartient à la population de ce pays. Dépouillons-nous de l'idée que ce ne sont pas les deniers du public que nous distribuons, car ce sont ses deniers. Où sont les défenseurs du peuple, si nous ne pouvons pas obtenir cette enquête? La proposition ministérielle n'est pas dans l'intérêt du peuple; la commission tend à lui enlever toute chance d'examiner ces dépenses de mois en mois et d'une année à l'autre. Non seulement nos adversaires s'opposent à ce que le public obtienne immédiatement tous les renseignements possibles, mais ils cherchent à circonscrire plutôt qu'à élargir le champ de l'enquête. Le Gouvernement propose ce projet de résolution contraire-

ment à l'intérêt public. Le Grand-Tronc-Pacifique se protège lui-même et n'a pas pour objet principal de protéger le public. A l'heure qu'il est, personne n'épouse la cause du peuple. La motion ministérielle s'occupe des intérêts des entrepreneurs et des sous-ingénieurs qui ont désobéi aux ordres reçus. Le Grand-Tronc surveille ses propres intérêts. Lorsque nous demandons au premier ministre de permettre au public de connaître la vérité, il vaut mieux qu'il la lui révèle, si des fautes ont été commises. Cette conduite augmentera le prestige du Gouvernement et du premier ministre lui-même. Le public devra connaître la vérité. Si des soupçons planent sur l'administration, il doit y avoir une enquête complète et libre afin de dissiper ces soupçons.

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

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Armstrong,	McCarthy,
Barker,	Maddin,
Barnard,	Magrath,
Best,	Marshall,
Blain,	Meighen,
Blondin,	Middlebro,
Borden (Halifax),	Nantel,
Boyce,	Northrup,
Bradbury,	Owen,
Broder,	Paquet,
Burrell,	Perley,
Campbell,	Reid (Grenville),
Clare,	Rhodes,
Cowan,	Roche,
Crosby,	Schaffner,
Crocket,	Sexsmith,
Crothers,	Sharpe (Lisgar),
Currie (Simcoe),	Sharpe (Ontario),
Daniel,	Sproule,
Donnelly,	Stanfield,
Edwards,	Staples,
Elson,	Stewart,
Foster,	Taylor (Leeds),
Fraser,	Taylor (New-Westminster),
Goodeve,	Thoburn,
Haggart (Winnipeg),	Thornton,
Henderson,	Wallace,
Herron,	White (Renfrew),
Jameson,	Wilcox (Essex),
Kidd,	Wilson (Lennox-et-Addington),
Lake,	Wright.—65.
Lalor,	
Lortie,	
McCall,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Béland,	McColl,
Bickerdike,	McCraney,
Black,	McGiverin,
Borden (sir Frederick),	McIntyre,
Boyer,	McKenzie,
Brown,	McLean (Huron),
Bureau,	McLean (Sunbury),
Carrier,	McMillan,
Carvell,	Marcile (Bagot),
Cash	Martin (Regina),
Champagne,	Martin (Wellington),
Chew,	Mayrand,
Chisholm (Inverness),	Meigs,
Clark (Red-Deer),	Michaud,
Clarke (Essex),	Miller,
Congdon,	Molloy,
Conmee,	Murphy,
Currie (Prince-Edouard),	Nesbitt,
Delisle,	Oliver,
Demers,	Papineau,
Devlin,	Pardee,
Dubeau,	Parent,
Emmerson,	Pickup,
Ethier,	Proulx,
Fielding,	Prowse,
Fisher,	Pugsley,
Fortier,	Rankin,
Fowke,	Reid (Ristigouche),
Gauvreau,	Richards,
Geoffrion,	Rivet,
Gervais,	Ross (Middlesex),
Girard,	Ross (Rimouski),
Graham,	Roy (Montmagny),
Guthrie,	Rutan,
Harty,	Savoie,
Hodgins,	Schell,
Hunt,	Sealey,
King,	Seguin,
Knowles,	Sinclair,
Kyte,	Smith (Middlesex),
Lachance,	Smith (Nanaimo),
Lafortune,	Smith (Stormont),
Lanctot Laprairie-Napierville),	Sperry,
Lanctôt (Richelieu),	Talbot,
Lapointe,	Templeman,
Laurier (sir W.),	Tobin,
Lavergne,	Todd,
LeBlanc,	Tolmie,
Lemieux,	Turcotte (Nicolet),
Loggie,	Turcotte (Comté de Québec),
Macdonald,	Turgeon,
MacNutt,	Verville,
McAllister,	Warburton,
McCoig,	White (Victoria-Alta),
	Wilson (Laval).—109.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Low,	Smyth,
Stratton,	Gordon, (Nipissing),
Paterson,	Price,
Harris,	Beattie,
Robb,	Doherty,
Aylesworth,	Porter,
German,	Lancaster,
Brodeur,	Lennox,
Neely,	Arthurs,
Gordon (Kent),	Macdonell,
Chisholm (Antigonish),	Worthington,
Douglas,	Hughes,
Sifton,	Haggart (Lanark),
Roy (Dorchester),	Maclean,
Lovell,	Osler,
Allen,	Monk,
Gladu,	Ames,
Beauparlant,	Bristol,
Ecrement,	Forget,
Turriff,	Chisholm (Huron),
Law,	Lewis,
Martin (Sainte-Marie),	Russell.

La motion de sir Wilfrid Laurier est adoptée par la même division en sens contraire.

Sir WILFRID LAURIER propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN: Quels seront nos travaux demain?

Sir WILFRID LAURIER: Nous mettrons en délibération le bill à l'effet de prévenir l'introduction d'insectes destructeurs et autres fléaux et de maladies de la végétation, ainsi que le bill modifiant la loi de contrôle des graines, deux projets de loi déposés par M. Fisher. Ensuite nous discuterons les subsides comprenant d'abord le budget des Travaux publics.

(La motion est adoptée et la séance est levée à trois heures, vendredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 28 janvier 1910.

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

1re LECTURE

D'un projet de loi (n° 127), déposé par M. Turriff, concernant la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique.

DECISION DE M. L'ORATEUR AU SUJET DU DEPOT DE DOCUMENTS.

M. l'ORATEUR: J'ai promis hier à l'honorable représentant d'York (M. Crocket) de mettre à l'étude la question soulevée par lui, à l'occasion de la réponse faite par l'honorable ministre des Travaux publics à une demande inscrite au feuilleton. Dans cette réponse, il était constaté qu'une certaine compagnie n'avait pas voulu soumissionner l'exécution de certains travaux, et avait donné comme raison de son refus les difficultés s'opposant à leur exécution.

Le représentant d'York invita l'honorable ministre à déposer sur le bureau les papiers en question. A la vérité, la réponse de l'honorable ministre ne mentionnait aucun document, celui-ci a même déclaré à la Chambre qu'il n'était pas très sûr qu'il eût été échangé des correspondances sur le sujet. L'honorable représentant d'York a demandé s'il n'avait pas droit d'exiger que la correspondance, au cas où il s'en trouverait, fût déposée sur le bureau de la Chambre, sans qu'on dût recourir à la formalité d'un ordre de celle-ci.

La règle du Parlement, en ce qui regarde le dépôt de documents, est qu'il n'en sera déposé aucun sur le bureau de la Chambre, si ce n'est en conformité de quelque autorisation du Parlement. Or, l'autorisation du Parlement est obtenue, bien entendu, sous forme d'un ordre de la Chambre dont l'émission doit être proposée à la suite d'un avis, ainsi que le comporte le règlement de la Chambre. Il se trouve, d'autre part, un article du règlement que l'honorable représentant d'York avait probablement à l'esprit, aux termes duquel tout document public dont un ministre d'Etat cite des passages, ou dont il tire des arguments ou des affirmations, doit être déposé. Cet article du règlement ne saurait être invoqué dans le cas actuel, car je ne vois pas que l'honorable ministre ait cité des passages d'aucun document public; il a même déclaré qu'il n'était pas très sûr qu'il eût été échangé des correspondances sur le sujet. Aussi, suis-je d'opinion que l'honorable représentant d'York ne saurait exiger le dépôt de correspondances ou de papiers dans l'espèce, s'il s'en trouve, sans se conformer à l'article du règlement de la Chambre sur le sujet, c'est-à-dire sans la formalité préalable d'une motion et d'un avis de motion.

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION PORTANT MODIFICATION DE LA LOI SUR LES MONNAIES.

L'hon. SYDNEY FISHER (au nom de M. Fielding) propose que la Chambre se forme mardi prochain en comité général pour l'examen du projet de résolution suivant:

Arrêté: Il y a lieu de pourvoir à la revision et à la modification de la loi du numéraire, chapitre 25 des Statuts revisés.

Arrêté de plus: Les monnaies d'or du Canada seront au titre de 900 millièmes, et les monnaies d'argent du Canada seront au titre de 925 millièmes; la pièce d'or de $10 du Canada devra peser 258 grains, et la pièce d'argent de 50 cents devra peser 180 grains, les autres coupures tant d'or que d'argent devant avoir des poids proportionnels; le ministre des Finances est autorisé à prélever sur le fonds du revenu consolidé les sommes nécessaires pour l'achat de lingots en vue de la fabrication des monnaies requises pour le service public; les frais et déboursés nécessités en vue de l'exécution des prescriptions d'aucune loi fondée sur ce projet de résolution seront soldés au moyen de prélèvements sur le fonds du revenu consolidé.

La proposition est adoptée.

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION PORTANT MODIFICATION DE LA LOI SUR LES PENSIONS DE LA MILICE.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) propose que la Chambre se forme mardi prochain en comité général pour l'examen du projet de résolution suivant:

Arrêté: Il y a lieu de modifier la loi des pensions de la milice, chapitre 42 des Statuts revisés de 1906, de la manière suivante:

Par l'insertion de l'article suivant immédiatement après l'article 6 :

6A. Le temps fait dans la royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest peut être compris dans la durée du service d'un officier pour les fins de cette loi.

2.) En tel cas la retenue annuelle de 5 pour 100 sur la somme moyenne sera diminuée de la déduction annuelle moyenne du traitement ou de la solde de l'officier à titre d'officier de gendarmerie, faite sous le régime et pour les fins de la partie II de la loi de la royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, ou sous le régime et pour les fins de la loi de la retraite du service civil, ou en vertu de la partie I de la loi de la pension et du fonds de retraite du service civil.

6B. Il pourra aussi être tenu compte de périodes d'activité de la nature de celles indiquées ci-dessous, dans le calcul de la durée du service d'un officier pour les fins de cette loi :

a) Le temps fait avec les troupes sud-africaines dans une ou plusieurs des années 1899, 1900, 1901 et 1902, et le temps durant lequel l'officier a été invalide, mais a continué de recevoir solde entière pour cause de blessures ou maladie survenues ou contractées durant ledit service;

b) Le temps fait par un officier de la milice canadienne dans la gendarmerie sud-africaine;

c) Le temps fait dans le 3e bataillon (en service spécial) du régiment d'infanterie royale canadienne à Halifax;

d) Le temps fait dans la troupe active du Yukon dans une ou plusieurs des années 1898, 1899 et 1900.

e) Le temps fait à l'emploi du gouvernement canadien dans les magasins militaires du Canada avant l'organisation du corps des magasins militaires.

La motion est adoptée.

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION PORTANT MODIFICATION DE LA LOI SUR LE COLLEGE MILITAIRE ROYAL.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense propose que la Chambre se forme mardi prochain en comité général pour l'examen du projet de résolution suivant:

Il y a lieu de modifier la loi sur le collège militaire royal, chapitre 43 des Statuts revisés, 1906, le rappel de l'article 7 et son remplacement par le texte suivant :

7. Les traitements, soldes et allocations du commandant et du personnel tant supérieur que subalterne du Collège seront déterminés de temps en temps par le Gouverneur en conseil.

La motion est adoptée.

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION TENDANT A L'ALIENATION DE TERRAINS MILITAIRES.

Sir FREDERICK BORDEN propose que la Chambre se forme mardi prochain en comité général pour l'examen du projet de résolution suivant:

Il y a lieu d'autoriser le Gouverneur en conseil: a) à vendre et aliéner la propriété connue sous le nom de Baby--Farm, située dans le township d'York, province d'Ontario, dont l'achat a été ratifié par le chapitre 51 des Statuts de 1908. Les deniers versés par l'acquéreur dudit terrain seront appliqués à l'achat d'un emplacement et à la construction de casernes et édifices pour la milice et autres fins militaires dans la ville de Toronto ou ses environs; b) à vendre et aliéner le lopin de terre situé dans la municipalité d'Assiniboïa, province du Manitoba, et actuellement utilisé et connu sous le nom de champ de tir de Winnipeg. Les deniers versés par l'acquéreur dudit champ de tir seront appliqués à l'achat d'un champ de tir dans les limites de la ville de Winnipeg ou ses environs, province du Manitoba.

La motion est adoptée.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

L'hon. M. FOSTER: Je signale à l'attention du ministre des Chemins de fer l'ordre émis par la Chambre en date du 1er décembre pour le dépôt de documents relatifs aux billets de faveur accordés sur le chemin de fer intercolonial; et aussi pour la production de documents relatifs à l'achat de traverses sur l'embranchement de Windsor. Si l'on voulait déposer les documents mentionnés en premier lieu, nous patienterions en ce qui regarde les autres. Je signale aussi à l'attention du premier ministre un ordre émis par la Chambre en date du 24 novembre, pour le dépôt de documents relatifs au secrétariat de la conférence impériale. J'aimerais les avoir aussi promptement que possible.

J'aimerais aussi avoir communication des documents visés par un ordre du 1er décembre demandant une liste des navires de guerre des Etats-Unis, ou de ce que nous appelons navires de guerre, naviguant sur les Grands lacs. Il a été déposé, l'année dernière, des documents en réponse à une série de questions relatives aux nominations faites par la commission du chemin de fer transcontinental.

Ce relevé ne donne ni l'adresse de ceux qui ont été nommés, ni l'endroit où ils ont été nommés, et sans cela il ne répond pas au but que je me propose.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Un relevé semblable a été demandé et nous nous efforçons de compléter ce qui a été produit l'an dernier en y ajoutant un supplément. Si je me rappelle bien, les commissaires ont dit l'an dernier qu'il était impossible de donner ces détails.

L'hon. M. FOSTER: Je crois qu'ils peuvent les donner, s'ils le désirent.

RELATIONS COMMERCIALES AVEC L'ALLEMAGNE.

M. ARMSTRONG: Je désire attirer l'attention du Gouvernement sur un article

publié hier dans le "Herald" de New-York. Il a pour titre : "Le Gouvernement canadien refuse d'accepter les concessions de l'Allemagne relativement à la surtaxe." Je demanderai au Gouvernement s'il est vrai qu'il a reçu du gouvernement allemand une communication relative à l'abolition de la surtaxe et s'il a décidé d'agir en cette affaire.

L'article dit que l'Italie et la Belgique, qui toutes deux auront à souffrir du traité franco-canadien entré en vigueur le 1er janvier, insistent auprès du Gouvernement pour en obtenir des concessions aussi avantageuses que celles qui ont été faites à la France et sont prêtes à user de représailles si ces concessions ne leur sont pas accordées. Je demanderai au Gouvernement si l'Italie et la Belgique ont également insisté auprès de lui sur la nécessité d'établir de meilleures relations commerciales et si elles ont essuyé le même refus qui a accueilli la demande de l'Allemagne, au dire du journal en question. Cet article est très important. Nous avons l'avantage d'avoir dans la tribune des journalistes un écrivain qui représente ce journal, avantage que nous apprécions tous, j'en ai la conviction. Si le premier ministre veut avoir la bonté de répondre à ces deux questions, je lui en serai reconnaissant.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Il n'y a pas eu de négociations officielles de cette nature. Il peut y avoir eu des négociations en dehors des cercles officiels.

M. ALLARD ET LES ADJUDICATIONS DE L'ETAT.

M. CROTHERS: Je désire attirer l'attention du premier ministre sur une question que j'ai posée et à laquelle il a répondu hier. J'ai demandé si M. Allard avait été directement ou indirectement intéressé aux adjudications de l'Etat à la date du 22 janvier.

Le premier ministre a donné une réponse en mettant le verbe au présent. Il a dit que le Gouvernement ignore si M. Allard est intéressé directement ou indirectement dans des entreprises de ce genre. Naturellement, il aurait pu y avoir été intéressé samedi dernier et ne pas l'être hier. Je désirerais que mon honorable ami répondît à la question telle qu'elle est rédigée, s'il est prêt à le faire. J'aimerais, si c'est possible, avoir une réponse un peu plus claire. Y était-il intéressé le 22 janvier et le premier ministre est-il suffisamment renseigné pour pouvoir dire sans ambage qu'il n'avait aucun intérêt de ce genre à cette date?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je n'ai aucun renseignement. Il est très possible—je n'en sais rien—que M. Allard ou tout autre citoyen ait reçu des commandes des divers départements ministériels, mais le Gouvernement ne saurait découvrir cela sans y mettre un peu de temps. Si mon honorable ami (M. Crothers) veut me dire qu'il a lieu de croire que M. Allard a une entreprise de la part d'un département quelconque, je ferai immédiatement une enquête afin de satisfaire ce que je suppose être une curiosité très légitime.

M. CROTHERS: J'ai des renseignements mais ils ne sont pas suffisamment clairs dans mon esprit pour me permettre de les citer comme des faits au très honorable ministre. Si je deviens en mesure de pouvoir le faire, je transmettrai les renseignements à mon très honorable ami, et nous aurons une réponse catégorique.

Sir WILFRID LAURIER: Lorsque mon honorable ami sera suffisamment en possession des faits, il me le fera savoir et je tâcherai de donner une réponse catégorique.

DEMANDE DE DOCUMENTS

M. BRADBURY: J'ai maintes fois demandé les instructions données au juge en chef Howell relativement à la rétrocession de la réserve de Saint-Pierre. Un document a été produit hier et je présume que le ministre de l'Intérieur a cru que cela contenait les instructions à M. le juge Howell. Il n'en est rien, et je voudrais savoir si le ministre a ces instructions.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): L'honorable député a demandé il y a quelque temps les instructions données à M. Howell, et il a demandé pourquoi ces instructions n'ont pas été incluses dans un relevé demandé au ministère de l'Intérieur. Les instructions n'ont pas été données par le ministère de l'Intérieur, mais par le Gouverneur en conseil. Cependant, j'ai moi-même déposé hier ces instructions sur le bureau, et j'ai déclaré à la Chambre que c'étaient les instructions publiées en réponse à la demande de l'honorable député.

M. BRADBURY: Dois-je comprendre que ce sont là les seules instructions qui aient été reçues par le juge en chef Howell?

L'hon. M. OLIVER: Les instructions déposées sur le bureau hier sont les seules instructions que le juge en chef a reçues.

M. BRADBURY: Je désire appeler l'attention du ministre sur le fait qu'il y a environ quinze jours la Chambre a ordonné le dépôt d'un relevé indiquant certains comptes de George Tracy relatifs à la réserve des sauvages de Saint-Pierre. Si je comprends bien, c'est un relevé peu volu-

mineux et il suffira d'une journée pour le copier.

L'hon. M. OLIVER: Il sera déposé sur le bureau lundi.

RETRAIT DU BILL SUR LA CAISSE DE PREVOYANCE DES EMPLOYES DU RESEAU DE L'ETAT.

L'ordre du jour appelle la 3e lecture du projet de loi (n° 19) modifiant la loi de la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer intercolonial et de l'île du Prince-Edouard.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des canaux): Depuis la présentation de ce bill j'ai eu une conférence avec les intéressés qui sont encore employés du chemin de fer et qui, comme représentants de l'association, se réunissent périodiquement pour discuter les affaires de cette société. Ils avaient plusieurs amendements à suggérer, et après avoir discuté ces propositions durant plusieurs jours, ils ont décidé que ces amendements ainsi que les dispositions du bill seraient soumis aux autorités compétentes afin de découvrir, avant d'aller plus loin, ce qui pourrait en résulter pour la caisse. J'ai consenti à cela. En cette conjecture, je propose que l'objet relatif à la troisième lecture de ce bill soit rayé et que le bill soit retiré.

M. R. L. BORDEN: Est-ce qu'il est proposé de retirer le bill tout à fait et de le présenter de nouveau lorsqu'on aura reçu la décision des autorités compétentes? Est-ce qu'en somme l'affaire restera en suspens après le retrait du bill?

L'hon. M. GRAHAM: Si je reçois les renseignements et s'ils sont de nature à justifier de ma part la présentation du bill suggéré, il est possible que cela se fasse durant la présente session. La difficulté provient des nombreuses complications qui ont surgi au cours de la discussion.

M. R. L. BORDEN: Pour le moment, ce que l'on fera est tout à fait incertain?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

(La motion est adoptée et le projet le loi retiré.)

ADOPTION DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR LE CONTROLE DES GRAINES DE SEMENCE.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) propose la 2e lecture du projet de loi (n° 55) modifiant la loi sur le contrôle des graines de semence.

M. R. L. BORDEN: Y a-t-il eu une explication du bill?

L'hon. M. FISHER: Oui. J'ai expliqué le bill lors de sa présentation. Mais si l'on désire de nouvelles explications, je dois dire que dans l'application de la loi du contrôle des graines, il a surgi de légères difficultés—très peu, je suis heureux de le dire—et ce bill a pour but d'obvier à ces difficultés. Outre cela, le bill applique un nouveau principe en ce qui concerne le contrôle des graines. Jusqu'à présent nous n'avons songé qu'à la pureté des graines, à l'avenir nous nous proposons de nous occuper de leur valeur germinative. Les articles relatifs à leur pureté ont aidé à protéger les cultivateurs contre l'achat de graines de mauvaises herbes ou de graines appartenant à des variétés autres que celles qu'ils désirent acheter. Maintenant, nous nous proposons de protéger les cultivateurs contre ceux qui leur vendent des graines dont la proportion des facilités germinatives n'atteint pas une moyenne raisonnable.

Jusqu'à présent nulle disposition de ce genre n'a été introduite dans la loi, mais nous avons constaté que, dans certains cas, les pertes subies par le cultivateur en conséquence de la qualité inférieure des graines ont été très considérables et nous voulons prendre les mesures nécessaires pour le protéger. Le premier article du bill autorise tout simplement l'adoption de réglements à cette fin et le dernier article décrète que les étiquettes sur les colis de graines devront déclarer la proportion de graines susceptibles de germination. Le troisième article décrète que la loi s'appliquera à l'alfalfa, qui est devenu une récolte très importante sur nos fermes et dont la graine, à l'avenir, sera traitée comme les graines de trèfle et d'autres plantes fourragères l'ont été par le passé. Le bill ajoute aussi le raifort sauvage à la liste des graines prohibées et introduit quelques désignations explicatives des graines mentionnées dans l'article 7 de la loi.

(La motion est adoptée.—Le bill est lu la 2e fois et la Chambre se forme en comité pour la discussion des articles.)

Sur l'article 1er.

1. Est modifié le paragraphe 1er de l'article 2 de la loi de contrôle des graines, chapitre 128 des Statuts revisés, 1906, par l'addition du paragraphe suivant, immédiatement après le paragraphe "a" dudit article:

aa) Etablir par règlement le pour-cent officiel de vitalité que doivent contenir les bonnes graines des diverses espèces de céréales, herbes, trèfles, plantes fourragères, racines des champs et légumes potagers; et,

Je viens d'expliquer que l'article 2 de la loi telle qu'elle est autorise l'adoption de règlements déterminant le pour-cent maximum des graines de mauvaises herbes mentionné dans la loi comme pouvant être toléré parmi les autres graines, ainsi que d'autres règlements qui pourront être jugés nécessaires pour assurer l'application de la loi. En vertu de l'article projeté nous éta-

blirons aussi des règlements pour établir le pour-cent de valeur germinative.

M. ARMSTRONG: Le ministre aura-t-il la bonté de nous donner un aperçu du succès avec lequel la loi a été appliquée?

L'hon. M. FISHER: Je ne sais si je dois aborder la question au sujet de cet article, mais vu que je désire donner tous les renseignements possibles, je dirai en termes généraux que le succès de la loi a été très complet, en ce qui concerne l'amélioration de la qualité des graines fournies à nos cultivateurs.

En premier lieu, on a ainsi appelé l'attention des cultivateurs sur la qualité de la semence et en second lieu, les grainiers et les négociants au pays ont été forcés de respecter la loi. Animés qu'ils sont généralement du désir de respecter la loi, ils savent parfaitement que s'ils ne le font pas, ils auront à répondre de leur conduite. Il ne s'ensuit pas nécessairement qu'ils auraient à en répondre devant les tribunaux, bien que nombre de poursuites aient été dirigées contre eux. Quand l'infraction n'a pas été préméditée, nous tâchons, autant que faire se peut, de les avertir et de les mettre en garde au lieu de les punir. Mais lorsque l'absence de surveillance convenable tient apparemment, soit à une grave négligence ou à une préméditation évidente, nous n'hésitons pas à appliquer la loi. Je suis bien aise d'ajouter que même, à l'égard de ceux qui ont violé la loi, l'attitude que nous avons adoptée ,et l'existence de la loi même ont notablement contribué à relever la qualité des semences vendues à nos cultivateurs. Il me fait, en outre, plaisir d'ajouter que les cultivateurs qui achètent des graines de semense, connaissant l'existence de la loi et les dispositions établies en vue de leur faciliter l'achat de bonnes semences, portent, d'abord plus d'attention à la qualité et à la nature de leurs semences et en deuxième lieu, se donnent la peine d'envoyer des échantillons au laboratoire central, où on en fait l'analyse et où l'on donne aux cultivateurs les renseignements voulus sur la nature des graines de semence qu'ils achètent.

M, ARMSTRONG: Si je pose cette question, c'est que, paraît-il, il y a bien un certain nombre de cultivateurs qui profitent du privilège d'envoyer ici leurs échantillons pour qu'on en fasse l'analyse; mais pas dans une aussi large mesure que le ministère donne à entendre. Je tiens à savoir si les cultivateurs, en général, connaissent l'existence de cette loi, s'ils se donnent la peine d'acheter de bonnes graines de semence chez le grainetier de la localité, ou bien s'ils jouissent encore du privilège que leur assurait l'ancienne loi, celui de vendre leurs semences au détaillant, et si celui-ci, au lieu d'acheter chez le marchand de gros, achète chez les cultivateurs. En outre, le ministre voudrait-il bien nous dire le nombre d'inspecteurs chargés de veiller à l'application de la loi sur les marques de graines de semence et ainsi que le chiffre annuel des poursuites dirigées contre les contrevenants.

L'hon. M. FISHER: Il y a sept inspecteurs qui ont spécialement mission de surveiller l'achat et la vente des graines de semence, à l'époque de l'année où se font ces opérations. La loi les autorise à aller acheter un échantillon chez le négociant et à en faire l'analyse pour eux-mêmes, sans l'intervention de l'acheteur ou du cultivateur. En même temps, les cultivateurs peuvent aussi envoyer des échantillons pour y être analysés. Souvent les grainetiers eux-mêmes transmettent des échantillons; près de la moitié des graines soumises à l'analyse ici viennent des marchands de graines de semence. Ils tiennent à ce que les graines de semence qu'ils vendent correspondent à l'étalon fixé par la loi, et ils prouvent par là qu'ils ont à cœur d'agir loyalement. L'appareil installé par le département dans le laboratoire pour l'analyse des graines de semence est d'un puissant secours aux inspecteurs; sans cela, chaque inspecteur serait obligé d'installer chez lui un appareil pour l'analyse, chose qu'il lui serait presque impossible de se procurer. Nous avons ici un personnel d'experts qui se livrent depuis nombre d'années à ce genre d'analyse et sont parfaitement aptes à cette besogne. Quelques importants marchands de graines font eux-mêmes ces analyses, mais les moins importants et les détaillants ne le font pas. Ainsi nous nous tenons au courant des progrès réalisés, et ce progrès est plus important que ne semblerait l'indiquer le nombre de poursuites intentées, avec ou sans succès.

M. ARMSTRONG: J'ai causé de la question avec des citoyens de l'Ouest et j'ai constaté un fait bien connu sans doute du ministre: c'est que dans la province du Manitoba l'inspecteur des mauvaises herbes fait brûler, annuellement, des centaines et des milliers d'acres de grain. Sans doute, la terre y contribue dans une large mesure, saturée qu'elle est de graines de mauvaises herbes. Le ministre prétend-il que les cultivateurs, du Nord-Ouest en général, ainsi que ceux des provinces de l'Est, sont bien au courant des dispositions de la loi sur les marques des graines de semence? J'incline à croire qu'ils ne sont guère renseignés sur l'application de la loi et qu'ils en tiennent fort peu compte.

L'hon. M. FISHER: L'autorisation de brûler les mauvaises graines dans les champs est conférée par une loi provinciale et non pas par la loi à l'étude. Il est regrettable que les champs de l'Ouest, comme

ceux de l'est du Canada, soient si remplis de mauvaises herbes. C'est vraiment déplorable et l'un des principaux objectifs du bureau des commissaires des graines de semences est de venir en aide aux cultivateurs, en vue d'améliorer la situation. Mais c'est là œuvre de longue haleine et elle ne saurait se réaliser qu'avec le concours des propriétaires des champs mêmes. Quant à nous, nos efforts doivent se borner a insister sur la nécessité de ce travail d'épuration et à suggérer les méthodes tendant à assurer la réalisation de cette réforme et à épargner aux cultivateurs les énormes pertes découlant annuellement pour eux de la négligence apportée à l'extirpation des mauvaises herbes.

Quant à savoir si les cultivateurs sont bien au courant des dispositions de la loi en discussion, je suis convaincu que cette connaissance est assez répandue. L'honorable député s'en souvient, il y a deux ans, vers l'époque de l'adoption de la loi à l'étude, nous avons expédié au Nord-Ouest un train spécial portant des échantillons de graines de semence et de grain, ainsi qu'un personnel de fonctionnaires experts. Ces fonctionnaires tinrent environ deux cents réunions dans les trois provinces des prairies, mais surtout au Manitoba et en Saskatchewan.

Ces réunions furent l'objet de beaucoup de réclame; elles provoquèrent force discussions et observations, même chez ceux qui n'y purent assister. C'était là un moyen fort graphique et bien propre à appeler l'attention du public sur ce fléau ainsi que sur les moyens d'y remédier. Depuis cette époque, nous avons, avec la coopération des producteurs de semences, fait établir des associations ou succursales locales, et il s'est tenu nombres d'assemblées où l'on a presque exclusivement débattu la question de la pureté des semences.

En outre, dans les assemblées tenues par les commissions agricoles dans les diverses provinces, cette question est souvent venue sur le tapis et elle a sollicité à un haut degré l'attention des agriculteurs. Je dois ajouter que les producteurs de céréales, surtout dans l'Ouest, sont aujourd'hui convaincus de l'urgence de se mettre à l'œuvre. J'en conviens, nombre de cultivateurs canadiens, le plus grand nombre peut-être, ne mettent pas en pratique l'avis qui leur est donné. Ce serait peut-être trop attendre d'eux pour le moment, bien qu'il soit permis d'espérer qu'ils feront davantage.

Les cultivateurs nous ressemblent à cet égard, ils n'agissent pas toujours, probablement, suivant la plénitude de leurs lumières. Il existe au Canada des centaines et des milliers de cultivateurs qui sont au courant des renseignements fournis par le département en pareille matière; on leur conseille d'adopter certains moyens pour nettoyer leurs terres, et cependant, nombre d'entre eux, faute de temps ou par manque d'énergie, négligent de suivre cet avis. Il est permis d'espérer que graduellement on verra se généraliser parmi nos cultivateurs l'emploi des moyens et du mécanisme établis par la loi en discussion, et, à mon avis, l'apathie qui a existé par le passé tend peu à peu à disparaître.

M. ARMSTRONG: A mon avis, il faudrait adopter des mesures plus énergiques, dans les provinces de l'Est, pour mettre à exécution le système du Gouvernement à ce sujet. Quand on se rappelle qu'il y a 25,000,000 d'acres en culture, s'il était possible d'augmenter d'un ou deux boisseaux par acre la production annuelle, songez donc aux millions de dollars dont bénéficieraient les cultivateurs. Si on se contente d'adresser à un petit nombre d'agriculteurs quelques exemplaires de la loi à l'étude ou les instructions du ministère, il n'est guère probable qu'on emploie les mesures énergiques qu'il faudrait appliquer. Le ministre pourrait utilement inaugurer une campagne plus active et plus énergique à cet égard.

M. HERRON: Au début de ce mouvement, le ministère expédia un train spécial dans notre partie du pays, afin de démontrer les avantages des bonnes semences. Mais, malheureusement, le Gouvernement n'a pas donné suite à ce mouvement, et on n'a plus rien fait en ce sens. Parmi les marchands, les cultivateurs et les grainetiers, il n'y a peut-être pas un individu sur mille qui connaisse l'existence de cette loi des semences pures.

C'est une question de haute importance. Nos contrées de l'Ouest sont infestées de mauvaises herbes. Cette végétation a une croissance très rapide. Ces herbes semblent se substituer aux grains utiles. C'est là un des fléaux qu'il nous faudra combattre dans ce pays de l'Ouest, et à mon avis, le Gouvernement devrait poursuivre la propagande commencée et donner suite au système qu'il a inauguré, la vulgarisation des renseignements sur cette question.

L'hon. M. FISHER: L'honorable député affirme-t-il que nous ne faisons rien dans la contrée qu'il habite?

M. HERRON: A mon avis, il n'y a pas un individu sur mille qui connaisse l'existence de votre bill sur les semences pures. Depuis deux ou trois ans, on n'a guère tenté d'efforts pour éclairer les cultivateurs.

L'hon. M. FISHER: Depuis plusieurs années, nous avons régulièrement ouvert des concours agricoles pour les cultures dans le comté même que représente ici l'honorable député; et l'année dernière, dans l'Alberta, il s'est tenu treize expositions de graines de semence tout spéciale-

ment dans le but de démontrer aux agriculteurs les avantages des bonnes semences et afin de les engager à acheter de bonnes graines. Je ne crois pas exagérer en affirmant que chaque année, mon département distribue 40,000 à 50,000 exemplaires de la loi sur les semences et de nos bulletins se rattachant spécialement aux bonnes semences. Il n'apprécie pas à leur juste valeur l'intelligence et les connaissances de ses propres commettants. Il pourra se convaincre que nombre de ses cultivateurs savent à quoi s'en tenir sur les expositions de graines de semence, sur les concours agricoles pour les meilleures cultures, ainsi que touchant l'œuvre locale accomplie par les associations de producteurs de graines de semence, tandis que l'œuvre de notre département embrasse tout le pays. Nous prêtons notre concours à ces sociétés; nous stimulons leurs efforts et leur venons en aide. Je me rallie volontiers à l'avis de l'honorable député quand il dit qu'il faudrait déployer encore plus d'efforts; mais, en même temps, l'expérience m'a appris qu'il faut pratiquer quelque peu la patience, avant de voir se manifester clairement les résultats de travaux de ce genre. En matière d'agriculture les résultats se font attendre. La vulgarisation des notions agricoles, le perfectionnement des méthodes tout cela est œuvre de longue haleine, surtout dans une contrée comme l'Ouest canadien ou nombre de gens qui exploitent leurs propres domaines agricoles n'ont pas été élevés sur la ferme. L'œuvre éducative de ces gens est beaucoup plus ardue que l'enseignement donné aux jeunes gens, accoutumés dès leur enfance aux travaux agricoles, et cette œuvre est encore plus ardue quand elle s'adresse à des gens venus du dehors et peu familiarisés encore avec les conditions du pays.

Je suis aussi désireux que quiconque d'accomplir tout ce qui est possible d'une manière profitable et avantageuse et je dois avouer à mon honorable ami que presque chaque année je demande un peu plus d'argent pour pouvoir le dépenser de cette manière. Mais je voudrais avoir un projet complet d'organisation et de travail, afin de pouvoir assurer que l'argent dépensé le sera d'une façon utile. Il est inutile que je demande au Parlement de l'argent pour l'employer sans profit, seulement en vue de faire parade d'argent dépensé et d'être capable de dire que tant d'argent a été dépensé. Je n'ai jamais procédé ainsi pour aucun travaux de mon département et je n'aimerais pas à le faire maintenant.

Si l'on émet quelque idée, et parfois je reçois de bonnes idées des membres de cette Chambre, des agriculteurs et des personnes notables du pays, je serai très heureux de les étudier et de voir si elles sont susceptibles d'être appliquées d'une façon pratique et d'être mises en œuvre pour le bénéfice des agriculteurs. Je pense que nous avons procédé ainsi autant que nous l'avons pu. Nous faisons en ce moment beaucoup d'ouvrage relativement à l'amélioration des semences. Mon commissaire des semences y donne tout son temps et nous avons de plus la satisfaction de savoir que d'autres pays, notamment les Etats-Unis, nous étudient et prennent précisément cette loi du contrôle des graines pour modèle en vue d'y emprunter leur législation et leurs travaux.

M. HERRON: Le ministre a dit que plusieurs expositions de semences avaient été tenues.

L'hon. M. FISHER: Treize dans la province d'Alberta.

M. HERRON: Ont-elles eu lieu dans ma circonscription?

L'hon. M. FISHER: Non; j'ai dit treize dans la province d'Alberta, mais j'ai dit aussi qu'il y avait eu des concours de récoltes de céréales tenus dans le comté même de l'honorable député. C'est une autre chose.

M. HERRON: Où ont-ils eu lieu dans ma circonscription?

L'hon. M. FISHER: La société agricole de Fishburn a coopéré avec le Gouvernement et s'est chargée de cette entreprise.

M. HERRON: Je suis bien heureux de l'apprendre mais je voudrais encore dire un mot au sujet de ce train de semences qui a traversé notre région il y a quelques années et qui exposait des semences pures. Je pense que c'était une magnifique leçon de choses et que cela a fait beaucoup de bien au pays. Je suis fâché qu'on ne puisse pas encore faire quelque chose de semblable. Je crois que c'est une des meilleures méthodes que j'aie vues pour instruire les agriculteurs et depuis lors jusqu'à maintenant, je n'ai rien vu qui m'ait impressionné autant et qui soit d'une aussi grande valeur dans ce genre. Cela a pu revenir cher, mais j'estime que cela a rendu de grands services au pays.

L'hon. M. FISHER: Je suis bien de l'avis de mon honorable ami; ce train de semences a rendu de grands services. Quand nous voulons apprendre à la population une nouvelle méthode de travail, nous constatons que nous devons d'abord faire quelque chose qui frappe l'œil, qui attire l'attention publique, quelque chose qui réveille et excite et après il faut que nous revenions sur les détails en instruisant les gens individuellement par la coopération si utile de l'enseignement. Les résultats n'en sont pas aussi frappants et une grande partie de ce travail se fait silencieusement, sans attirer l'intérêt ou les remarques de la foule. Mais il est aussi nécessaire d'aller jusqu'au

bout de cette seconde période ou phase d'enseignement que de faire l'œuvre plus brillante et plus frappante du commencement. Je puis donner l'assurance à mon honorable ami que si nous n'avons par fait quelque chose d'aussi remarquable que ce train, nous avons fait un travail aussi utile dans la période actuelle de l'éducation du peuple. Je n'ai pas peur de la dépense et s'il est nécessaire d'éveiller encore la population pour qu'elle fasse un nouveau progrès de ce genre, je n'hésiterai pas sous prétexte que cela coûte de l'argent, étant assuré, par l'expérience du passé, que le Parlement aura l'obligeance de m'accorder les fonds nécessaires. Je suis bien aise que l'on ait émis l'idée que nous devions répéter l'expérience.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable ministre a-t-il eu la coopération du gouvernement fédéral avec les autorités provinciales ou les compagnies de chemins de fer, ou s'est-il lancé seul dans cette entreprise? Aux Etats-Unis les chemins de fer semblent très généreux pour accorder des facilités de transport, et naturellement c'est tout à leur profit parce qu'un bon boisseau de grain leur rapporte plus de trafic qu'un mauvais. C'est tout autant le devoir d'une bonne et progressive administration agricole de la province de veiller à ce qu'une œuvre semblable soit entreprise, et la coopération rendrait cette œuvre plus utile et plus économique.

L'hon. M. FISHER: Les autorités provinciales ont été invitées à coopérer, et les provinces d'Alberta et de Saskatchewan l'ont fait. Les chemins de fer ont fourni le matériel et ont fait circuler le train gratuitement.

M. CROTHERS: Je suis prêt à approuver tous les efforts raisonnables pour arrêter la diffusion des graines impures, mais je crois que cette loi frappe d'une pénalité quiconque vend de mauvaises graines, qu'il ait connaissance ou non que les graines soient impures. Cela peut paraître un peu sévère. Par exemple un agriculteur pourrait ne pas savoir qu'il y a des graines impures dans le trèfle qu'il vend et ce serait aller très loin que de lui imposer une pénalité.

L'hon. M. FISHER: Si j'exige, chaque fois qu'une poursuite est faite, de prouver que la personne vendant la graine impure savait ce qu'elle faisait, il serait préférable d'abandonner toute tentative d'appliquer la loi. Si des personnes offrent en vente des graines pures, elles doivent être pures et nous devons compter sur elles pour prendre les précautions nécessaires.

M. CROTHERS: Je ne crois pas qu'une pénalité devrait être imposée, à moins que le vendeur ait connaissance qu'il vendait des graines impures.

L'hon. M. FISHER: Je ne suis absolument pas d'accord avec mon honorable ami sur ce point.

M. CROTHERS: Assurément la connaissance de la culpabilité doit être la base essentielle d'un délit de cette nature.

L'hon. M. FISHER: Si un homme qui est dans le commerce me vend de la graine comme pure, c'est son affaire de le savoir. D'après le paragraphe 2 de l'article 9, si une personne peut prouver qu'elle a acheté de bonne foi la graine à un commerçant en gros, la culpabilité retombe sur ce marchand en gros.

M. CROTHERS: Mais supposez que l'homme récolte la graine.

L'hon. M. FISHER: Il devra alors en subir les conséquences.

M. CROTHERS: Je crois que ce serait le traiter sévèrement.

M. SEXSMITH: Les gouvernements fédéral et provincial ont fait beaucoup pour empêcher la distribution de mauvaises graines par la vente de grains de semences ou de graines de foin et de trèfle, mais il y a une autre manière de répandre ces mauvaises graines sur laquelle je veux attirer l'attention. Les compagnies meunières moulent leurs criblures, mais elles ne les moulent pas assez fin dans quelque cas et les herbes les plus dangereuses, dans la région que j'habite aussi bien que dans d'autres parties de l'Ontario, y ont été introduites par l'importation de la nourriture moulue. Nous ne nous doutons absolument pas quand nous achetons ce fourrage que nous allons infecter nos fermes, mais pourtant tel est le résultat. Bien que la distribution de mauvaises graines soit prévue jusqu'à un certain point dans le bill, on devrait prendre quelques précautions pour le cas que j'ai cité.

L'hon. M. FISHER: C'est un problème assez difficile à résoudre. Les provinces de Saskatchewan, d'Alberta et du Manitoba ont des lois qui prévoient le cas et qui, si elles sont appliquées, sembleraient précisément prévoir assez heureusement la difficulté. Je ne crois pas que la province d'Ontario ait une loi analogue ou si elle existe elle est entièrement tombée en désuétude. La situation diffère dans chaque province et les lois y sont en réalité différentes. Je suis persuadé qu'il serait extrêmement difficile, sinon impossible, de faire une loi générale qui serait applicable à tout le Canada et qui pourrait prévoir tous les cas aussi bien que les lois provinciales. Dans chacune des provinces d'Alberta, de Saskatchewan et de Manitoba, il existe une loi provinciale sur ce sujet. Cette question a été étudiée par nous d'une façon très méti-

culeuse, mais il n'y a rien dans la loi qui règle ce cas.

M. SEXSMITH: Je sais parfaitement que des graines nuisibles provenant de l'Ouest ont été répandues dans la province d'Ontario, particulièrement dans le voisinage de mon habitation.

Je suis heureux de savoir que les provinces de l'Ouest ont des lois préventives à ce sujet; mais durant les cinq années dernières, j'ai reçu moi-même des graines de mauvaises herbes qui n'avaient jamais existé auparavant dans notre région. Beaucoup d'agriculteurs d'Ontario ont décidé qu'il était préférable de ne plus acheter du tout de provende de l'Ouest plutôt que de courir les risques d'infecter leurs fermes avec des plantes nuisibles.

L'hon. M. FISHER: Je suis de l'avis de mon honorable ami sur ce point. Je crois que les grenailles ou criblures qui proviennent des élévateurs de Fort-William et de Port-Arthur sont les véhicules principaux de la diffusion de ces mauvaises graines. Ces grenailles ou criblures sont achetées par les meuniers de l'Ontario, mélangées avec d'autres grains, moulues et vendues comme provendes, mais elles ne sont pas moulues assez fin pour détruire toutes les graines de mauvaises herbes. C'est un problème digne d'attention que de savoir s'il ne conviendrait pas d'empêcher la diffusion de ces criblures. Le sujet est soumis à mon examen et il nous faudra le discuter quand nous règlerons la question des élévateurs.

M. SEXSMITH: Je ne vois pas qu'il puisse y avoir d'objection à modifier la loi afin d'empêcher les compagnies meunières de vendre ces criblures, à moins de les moudre assez fin pour éviter la germination des graines et défendre leur mélange avec d'autres grains ainsi que leur vente comme provende pure.

L'hon. M. FISHER: Très souvent les agriculteurs préfèrent de la provende qui n'est pas moulue trop fin, et moudre ces grenailles assez fin pour détruire les plus petites graines, serait assez difficile. J'ai fait procéder à quelque enquête sur cette question, mais peut-être pas assez pour me permettre d'être très affirmatif.

M. SEXSMITH: Il serait probablement prudent que le ministre continue ses recherches et qu'il oblige les meuniers qui traitent ces grenailles à les vendre séparément et non à les mêler avec d'autres graines.

M. SPROULE: Je suis plutôt porté à croire que les cultivateurs abandonnent les moulins actionnés par le vent ou les chevaux, parce que ces moulins ne moudent pas assez fin et qu'ils envoient leur grain aux grandes minoteries pour avoir une meilleure farine. Ils sont d'avis que plus le grain est moulu fin, meilleure est la farine.

Bien que cette loi sur les graines de semence fixe un certain degré de pureté et que les commerçants se conforment généralement à ses dispositions et étiquettent les colis: "N° ", on se plaint que ceux qui achètent des graines de semence s'aperçoivent, plusieurs mois ou un an après, qu'ils ont introduit une quantité de mauvaises herbes sur leur terre. Par exemple, il est impossible d'acheter de la graine de navet qui ne contienne une forte proportion de moutarde sauvage; on peut en dire autant d'une grande partie de la graine de trèfle qu'on trouve sur le marché. Il n'est pas facile d'indiquer un moyen pour remédier à ces inconvénients, mais je sais qu'ils donnent lieu à de nombreuses plaintes.

L'hon. M. FISHER: Si les cultivateurs achetaient leurs graines un peu plus tôt et envoyaient des échantillons au laboratoire d'Ottawa, pour les faire analyser, ils recevraient une réponse en moins de trois semaines et ils sauraient si la graine qu'ils ont achetée est bien celle qu'on a prétendu leur vendre. Il est presque impossible de faire la différence entre la graine de moutarde sauvage et la graine de navet, à l'œil nu; mais en analysant ces graines ici, la chose est très facile.

M. SPROULE: Le malheur, c'est que la graine est achetée à la veille de la semaille.

L'hon. M. FISHER: Un autre remède serait de n'acheter que de la graine n° 1. J'ai fait analyser de nombreux échantillons et j'ai constaté invariablement qu'elle remplit toutes les conditions exigées.

M. SPROULE: Que peut-on faire quand on s'aperçoit que ce qu'on nous a vendu n'est pas de la graine n° 1?

L'hon. M. FISHER: Nous avons trouvé très peu d'échantillons n° 1 défectueux. Je crois que tout l'ennui provient de ce que les cultivateurs n'insistent pas pour avoir du n° 1.

M. SPROULE: Je sais personnellement, et pour en avoir fait l'expérience, que bien souvent la graine n° 1 est défectueuse. J'ai moi-même acheté, pour ma ferme, de la graine n° 1, qui contenait une forte proportion de graine de mauvaises herbes.

L'hon. M. FISHER: Je regrette que mon honorable ami n'ait pas porté plainte au département. Nous avons quelquefois reçu des plaintes de cette nature et nous avons fait une enquête. Même après que la graine a été semée le vendeur peut être tenu responsable.

M. SPROULE: Il est difficile de faire observer une loi quand il faut faire intervenir les tribunaux.

L'hon. M. FISHER: Conservez un échantillon de la graine et envoyez-le ici pour le faire analyser.

M. SPROULE: Très peu de cultivateurs le font. Quand ils achètent de la graine n° 1, ils ne conservent pas d'échantillons. Je crois qu'en pareil cas, on pourrait réclamer des dommages-intérêts, en vertu de la loi ordinaire, mais la difficulté de prouver que les mauvaises herbes proviennent de la graine qui a été vendue empêche les cultivateurs de poursuivre. C'est pour ces raisons que cette loi n'est pas aussi avantageuse pour les cultivateurs qu'ils l'espéraient.

L'hon. M. FISHER: Si un cultivateur ne veut pas se donner la peine de se protéger, nous n'y pouvons rien. On peut toujours faire analyser la graine avant de s'en servir.

M. SPROULE: Le marchand ne la livre qu'un jour ou deux avant l'époque des semailles.

L'hon. M. FISHER: En règle générale, on peut se la procurer plus tôt.

M. SPROULE: Mon bureau est à quelques pas d'un magasin de graines et il m'est arrivé des centaines de fois de voir arriver la graine après que l'époque des semailles est commencée et même très avancée; on est souvent obligé de se servir du télégraphe pour faire les commandes.

L'hon. M. FISHER: Si le cultivateur néglige de se protéger de la manière que j'ai indiquée, il lui reste cet autre remède de conserver un échantillon de la graine pour le faire analyser. Muni de cette preuve, il peut poursuivre le vendeur ou avertir le département, qui intentera lui-même la poursuite. Nous avons rarement échoué dans ces poursuites et même sans recourir aux tribunaux nous avons souvent réussi à réformer complètement le trafic des graines dans une localité en faisant connaître la véritable qualité des graines offertes en vente. Mais il est matériellement impossible de protéger les gens qui ne veulent pas se protéger.

M. STAPLES: Combien avez-vous d'inspecteurs pour surveiller l'application de cette loi et quel traitement reçoivent-ils?

L'hon. M. FISHER: Je crois que nous en avons sept qui visitent tout le pays. Quelques-uns opèrent presque continuellement dans une certaine région et d'autres voyagent un peu partout sans être assignés à une région en particulier.

M. STAPLES: Combien y en a-t-il dans l'Ouest.

L'hon. M. FISHER: M. Murray, de la station agronomique de Brandon; M. Eddy, M. Reid et M. Mackillican.

M. STAPLES: Voyagent-ils continuellement?

L'hon. M. FISHER: Pendant la saison occupée, seulement. M. Murray reçoit un traitement comme directeur de la station agronomique et n'est pas rétribué pour faire l'inspection des graines de semence. Ces inspecteurs font partie du personnel régulier, subdivision A, de la 2e division. Je ne saurais dire en ce moment, le chiffre exact des appointements de chacun, mais les fonctionnaires de cette classe reçoivent de $1,600 à $2,100.

M. STAPLES: Combien de poursuites ont été intentées durant l'année dans tout le pays?

L'hon. M. FISHER: Trente-sept.

M. SEXSMITH: J'apprécie à toute leur valeur les efforts du ministre en faveur d'une cause aussi juste, mais je prévois certaines difficultés qu'on aura du mal à faire disparaître. Supposons qu'un cultivateur entre dans un magasin et que le marchand lui présente une demi-douzaine d'échantillons de graines, de différents prix. J'ai connu des cultivateurs qui, comme bien d'autres, sont portés à acheter ce qui coûte le moins cher. On me dira peut-être que s'il achète un produit inférieur et le sème, c'est son affaire. Mais le malheur, c'est qu'il sème des herbes nuisibles et son voisin, malgré tout le mal qu'il se donne pour protéger sa ferme contre ce fléau, subit les conséquences de cette imprudence. La graine de mauvaises herbes peut envahir toute une localité. Il me semble qu'on ne devrait pas permettre à un marchand de vendre des graines de qualité inférieure, même à bas prix. Ces graines ne devraient pas être mises sur le marché. La loi devrait fixer un étalon et interdire la vente de toute graine inférieure à cet étalon.

L'hon. M. FISHER: Nous avons un étalon en dessous duquel il n'est pas permis de se servir de l'étiquette n° 1. Nous n'avons pas de définition des qualités inférieures.

M. STAPLES: Comment constate-t-on si la graine est de la qualité requise?

L'hon. M. FISHER: L'épreuve est faite au laboratoire. Cela n'est pas possible dans le magasin même. Mais si quelqu'un vend comme n° 1 de la graine inférieure à l'étalon établi par la loi, il est passible de poursuites.

M. SPROULE: L'épreuve se fait au moyen d'un calcul direct—tant de mauvaises graines sur cent. Mais pour les qualités germinatives, elles ne peuvent être déterminées qu'après la récolte.

L'hon. M. FISHER: L'article 7 fixe l'étalon et stipule que la graine ne doit pas

contenir de graines des mauvaises herbes mentionnées dans l'article précédent.

M. SRPOULÉ: Pour cela il suffit de compter les graines; mais j'ai compris que le ministre disait que l'épreuve se fait dans le laboratoire de chimie.

L'hon. M. FISHER: Dans le laboratoire des graines. Nous n'avons rien à faire avec le laboratoire de chimie.

M. SPROULE: Le ministre parait être de mauvaise humeur.

L'hon. M. FISHER: Je donnais des explications en réponse à une question; puisque l'honorable député parle de laboratoire de chimie, je vois qu'il n'a pas compris et je désire le remettre sur la piste.

M. SPROULE: Mon honorable ami (M. Staples) a demandé par quel procédé on détermine la qualité des graines et quand le ministre a répondu que ce travail se faisait dans le laboratoire, je lui ai demandé par quel procédé et j'ai ajouté que je croyais qu'il n'y avait qu'à compter les graines.

L'hon. M. FISHER: Je n'ai pas compris que la question avait été posée ainsi.

M. SPROULE: J'ai fait observer que la loi tolérait la présence d'une certaine proportion de graines de plantes nuisibles, et que pour arriver à déterminer cette proportion, on comptait les graines. Mais une certaine proportion de la graine doit aussi être germinatrice, et cette deuxième épreuve se fait dans le laboratoire. Ainsi, il y a deux épreuves à faire, pour constater si la graine à les conditions requises pour être vendue comme n° 1. J'ai donné ces explications, parce que je considérais que mon honorable ami (M. Staples) n'avait pas obtenu le renseignement qu'il avait demandé.

L'hon. M. FISHER: Si l'honorable député désire répondre à ma place, c'est très bien. L'article 7 fixe la nature de la graine qui peut être vendue comme n° 1. Ce n'est que dans le laboratoire des graines qu'on peut déterminer si la graine possède les conditions requises. Les grandes maisons qui font le commerce des graines ont leur propre laboratoire et peuvent constater si les graines qu'elles vendent sont conformes à l'étalon. Le consommateur et le détaillant, qui s'approvisionnent chez le marchand de gros, peuvent s'ils le désirent envoyer des échantillons au laboratoire des graines du département qui en fera l'analyse et fera connaître le résultat aussitôt que possible.

Quant à l'objection signalée par l'honorable député de Peterborough-est (M. Sexsmith), je lui dirai que l'article 6 donne la nomenclature de ce que nous appelons de la graine de mauvaises herbes. Le présent bill ajoute un nom à l'ancienne liste. La loi interdit la vente au Canada de graines contenant des graines de ces mauvaises herbes, à moins qu'on inscrive sur le colis le nom et l'adresse du vendeur et le nom vulgaire de la graine de la mauvaise herbe ou des mauvaises herbes qu'elle contient. Ainsi, si le cultivateur achète de la graine n° 1, il sait qu'elle ne peut contenir aucune graine de ces mauvaises herbes, sans que le marchand soit passible de poursuites et de punition.

Si le marchand préfère vendre des graines de semence où se trouvent des graines nuisibles, il doit donner son nom ainsi que celui de cette dernière qualité de graines contenues dans le paquet. Je ne crois pas qu'un cultivateur qui a le sens commun achète cette qualité de graines. C'est pourquoi nous avons prohibé, en quelque sorte, la vente des graines de semence au Canada qui contiennent de ces graines nuisibles. De temps à autre nous augmentons la liste de ces dernières; c'est ce que nous faisons aujourd'hui. Ces graines de semence sont particulièrement nuisibles. On en trouve d'autres qui n'ont pas toutes les qualités voulues, mais qui ne sont pas aussi préjudiciables que celles dans la liste indiquée.

L'article 7 de ce projet de loi définit ce que doivent être les graines de semence n° 1. Nous n'essayons pas—j'espère que nous le pourrons bientôt—de définir ce que doivent être les graines de semence n° 2 et n° 3; nous n'avons pas décidé non plus si elles doivent être considérées "comme rejetées", faisant ainsi connaître aux cultivateurs ce qu'ils achètent. Quoi qu'il en soit, nous n'avons pas encore trouvé de juste définition des graines de semence de deuxième ou de troisième classe que nous aimerions fournir aux acheteurs. A l'heure qu'il est nous croyons qu'il vaut mieux pour le cultivateur—en réalité, c'est le seul moyen certain—acheter des graines de semence n° 1. Je suppose que la différence varie suivant les régions du pays. On me dit que l'écart entre le prix d'un boisseau de graines de trèfle de la qualité n° 1 et celui d'autres graines qui n'atteignent pas cette qualité, ne dépasse pas un dollar. Nous ne garantissons pas que ces graines ne se trouveront pas mélangées aux graines qu'on vend comme étant du n° 1. Mais je puis dire qu'en thèse générale, nous faisons, par année, l'épreuve d'au-delà de 1,000 échantillons de graines marquées n° 1, et que nous n'avons pas constaté dans toutes ces épreuves que la moitié de 1 p. 100 des graines éprouvées n'avait pas atteint cet étalon.

Nous recueillons des échantillons durant l'été; nos inspecteurs doivent acheter partout des échantillons et nous les envoyer ici où se fait l'épreuve; nous tenons surtout aux essais de ces graines de semence n° 1, parce que ce sont les graines que nous voulons voir acheter par nos cultivateurs. Je

crois pouvoir affirmer que les graines de semence n° 1 achetées par nos cultivateurs après l'épreuve qu'en ont faite les fonctionnaires de notre laboratoire, sont conformes à l'étalon.

M. A. H. CLARKE: Je voudrais savoir si ce projet de loi a pour but d'augmenter l'étalon en vigueur de façon à établir une proportion de mauvaises graines plus élevée que celle qui existait auparavant. Les cultivateurs de la division que je représente ont fait entendre des plaintes parce que l'étalon n'est pas suffisamment élevé pour dissiper tous les doutes qu'ils peuvent avoir quand ils veulent acheter des graines de semence pures. Je me rappelle que lors du dépôt de ce projet de loi, on a combattu vigoureusement ce dernier; certains cultivateurs se plaignaient de ce qu'il leur fût impossible de réduire la proportion d'herbes nuisibles stipulées dans ce projet de loi; d'autres considéraient qu'il était très difficile aux marchands de graines de semence de se procurer des graines épurées à un degré aussi bas; enfin ils disaient qu'il était impossible, avec les moyens mis à la disposition des marchands de graines de semence, de se procurer des semences de l'étalon voulu. De différentes parties de mon comté, j'ai reçu des plaintes allant à dire que cet étalon n'est pas suffisant pour garantir aux cultivateurs qu'on leur vend les graines de semence voulues. Doit-on diminuer la proportion de graines nuisibles?

L'hon. M. FISHER: Si mon honorable ami veut relire l'article 2 de la loi telle qu'elle existe, mais non pas de ce projet de loi, il trouvera que:

Le Gouverneur siégeant en conseil peut établir des règlements dans le but de déterminer la proportion maxima des graines d'herbes nuisibles énumérées dans cette loi que l'on peut tolérer dans aucune autre graine de semence, sans affecter la nature de ces dernières aux termes de cette loi.

C'est la stipulation dite de tolérance. Il est un peu difficile de certifier la pureté absolue des graines de semence. Quand il s'agit de l'avoine et du blé, nous permettons qu'on y trouve 1 p. 100 par livre. Cela signifie, en thèse générale, qu'il peut s'en trouver une sur 1,500. La limite de tolérance dans le cas d'herbe à gazon et de trèfle est de 1 sur 1,500. Si la quantité est plus considérable, si l'on y trouve par exemple 1 sur 1,200 ou sur 1,400, cette graine de semence serait considérée comme impure d'après les dispositions de la loi. S'il ne se trouvait que 1 sur 1,600 ou sur 1,700, on permettrait l'achat de ces graines de semence. M'est avis que l'épreuve est déjà plutôt sévère. On n'use de tolérance que dans le cas où la présence de ces graines de semence nuisibles est accidentelle.

M. A. H. CLARKE: Cette proportion même serait dangereuse et pourrait disséminer les mauvaises graines.

L'hon. M. FISHER: Nous pourrions exiger 1 sur 2,000 au lieu de 1,500. Notre but est de rendre la loi aussi sévère que possible, tout en protégeant le commerce.

M. SEXSMITH: J'avoue que l'étalon actuellement en vigueur est assez élevé quant aux graines de semence n° 1. Mais il y a encore les numéros 2 et 3. L'honorable ministre croit-il qu'on ne pourrait établir un étalon moins élevé qui serait l'extrême limite imposée à ce commerce de graines de semence? Je crois que nous devrions nous en tenir à une classification quelconque.

L'hon. M. FISHER: Je demanderais à mon honorable ami de lire l'article 8 de la loi:

Personne ne vendra, ni n'offrira en vente, ni n'exposera, ni aura en sa possession pour les vendre, pour l'ensemencement au Canada, de graines de timothée, d'alsike, ou de trèfle rouge ou d'autres mélanges contenant lesdites graines nuisibles, si ces dernières énumérées dans la loi se trouvent en plus grande proportion que de 5 sur 1,000 des graines vendues.

C'est là la loi que nous ne pouvons changer par un simple règlement. Les graines mentionnées dans cet article sont celles que j'indique dans les dispositions 6 et 7 relatives aux graines de semence nuisibles. Je ne crois pas que le commerce puisse aujourd'hui approvisionner les cultivateurs du Canada, si l'on rendait cette disposition plus sévère. Nous devons perfectionner la qualité des graines de semence produites, afin que ceux qui font le commerce de ces articles puissent en acheter la qualité requise.

M. SEXSMITH: Je suis heureux d'apprendre qu'il n'existe pas, en réalité d'étalon au-dessous du n° 1. Mais l'honorable ministre ne croirait-il pas sage d'aller un peu plus loin et d'empêcher le mélange d'aucune de ces graines dangereuses avec les graines n° 2, et d'établir ainsi un étalon meilleur?

L'hon. M. FISHER: Il n'existe pas d'étalon pour le n° 2. Nous avons fixé l'étalon du n° 1, disant, en réalité, aux cultivateurs qu'ils devraient acheter cette qualité-là. Dans cette loi il n'existe pas de n° 2 ou de n° 3. Le n° 1 est appelé l'étalon établi par le ministère.

M. SPROULE: Mais vous leur accordez le droit de vendre une autre classe de graines de semence?

L'hon. M. FISHER: Je viens d'apprendre que quelques-uns des marchands de

graines de semence vendent ces dernières qui n'ont pas la qualité requise. Si la chose existe, je m'occuperai de cette affaire et je remédierai à cet abus. J'ignore jusqu'à présent comment la fraude est commise; je ne sais pas non plus comment je mettrai fin à cet état de choses, mais je ne veux pas qu'on se serve de l'autorité publique pour étiqueter des graines de semence qui n'ont pas la qualité voulue pour être marquées comme étant du n° 1. Si cela est nécessaire je demanderai que la loi soit modifiée à seule fin d'empêcher ces abus.

M. WRIGHT: Lorsque ce projet de loi relatif aux graines de semence fut soumis à la Chambre, il y a deux ou trois ans, j'appelai l'attention de l'honorable ministre sur le fait que les compagnies qui font ce commerce, sur la plus grande échelle au Canada, ne numérotaient pas leurs marchandises. Je me suis livré moi-même à ce commerce, non pas dernièrement, mais depuis plusieurs années déjà. J'ai vendu pour des milliers de dollars de graines de gazon et de trèfle; j'en ai acheté une égale quantité des marchands de gros les plus importants, mais jamais je n'ai acheté un boisseau de graines de semence qui fût numéroté. Chaque graine était désignée sous un nom différent. Les graines de gazon et de trèfle portaient les noms de certains animaux, etc. La qualité se trouvait donc parfaitement établie, mais jamais on n'a vendu des graines étiquetées n° 1. J'ignore si c'est encore la coutume suivie. Dans la négative, ces marchands peuvent continuer à vendre leurs graines de semence sous les noms dont ils se servaient dans le passé, sans être soumis aux dispositions du projet de loi primitif ou de celui que la Chambre discute maintenant. J'aimerais connaître exactement la ligne de conduite adoptée par le ministre dans des cas de ce genre.

L'hon. M. FISHER: Depuis la mise en vigueur de cette loi, les vendeurs ont été tentés plus que jamais auparavant d'étiqueter leurs marchandises comme étant du n° 1. Si mon honorable ami veut lire l'article 7 de la loi, il constatera que cette désignation n'est pas requise, mais que cet article comprend le n° 1 ou toute autre désignation qui représente des graines de semence de première qualité. Ainsi, par exemple, si quelqu'un voulait qualifier des graines de semence de 1re qualité ou d'extra pure, l'article 7 s'appliquerait à son cas, et le marchand tomberait sous le coup des dispositions de la loi si ces graines de semence ne sont pas de la qualité voulue.

Avant l'application de cette loi, il n'existait pas d'étalon pour les graines de semence; les marchands de ces produits offraient en vente leurs articles sous n'importe quel nom qu'ils choisissaient, sans contrevenir au statut. Mais depuis la mise en vigueur de ce statut, cet étalon existe, et nous nous occupons des graines de semence suivant les noms qu'elles portent. Si l'on choisit un nom qui peut être compris dans telle ou telle classe, nous agissons en conséquence.

M. WRIGHT: Existe-t-il dans ce projet de loi une disposition qui oblige celui qui fait le commerce de gros de ces graines-là de désigner sa marchandise par les chiffres 1, 2 ou 3?

L'hon. M. FISHER: Non.

M. WRIGHT: Il peut la désigner sous l'étiquette de "loup", "renard", "lynx", ou sous tout autre nom qu'il préfère, puis les vendre sous ce nom-là sans être soumis à cette disposition de la loi, n'est-ce pas?

L'hon. M. FISHER: Il sera soumis aux dispositions de la loi s'il vend sous un nom quelconque des graines de semence mentionnées dans l'article.

M. WRIGHT: Supposons qu'il se serve de l'étiquette "loup" ou "renard" ou "lynx"?

L'hon. M. FISHER: Non, mais les cultivateurs pratiques n'achèteraient jamais de produits portant cette étiquette.

M. WRIGHT: Eh bien, c'est ce qu'ils font. J'ai acheté et vendu moi-même des milliers de boisseaux de graines de semence sous des étiquettes semblables.

M. SEXSMITH: Les cultivateurs achètent le n° 1 qui les protège raisonnablement; je crois que cette qualité est aussi bonne que celle qu'ils pourraient raisonnablement espérer recevoir. Mais sans les qualités n° 2 et n° 3, si nous voulons les désigner par des chiffres, nous ne pourrions approvisionner le marché. Un grand nombre de cultivateurs sont forcés d'acheter le n° 2 ou le n° 3, parce que nous ne pouvons approvisionner suffisamment du n° 1 le marché.

J'estime que ce ne serait pas aller trop loin que de demander à l'honorable ministre d'étendre aux autres qualités ces dispositions de la loi, de façon à empêcher la vente de ces graines de semence. Quels sont les noms des graines de semence qui sont prohibées par le n° 1?

L'hon. M. FISHER: Ils sont indiqués à l'article 6. Ces graines sont prohibées pour toutes les semences; dans l'article 7, on y ajoute la graine de deux autres herbes prohibées par l'article premier.

Quand au second degré, lors de l'examen des dispositions à insérer dans le projet, nous avons étudié la question, mais nous ne voulions pas encourager la vente d'autres graines de semence indiquées au n° 1.

C'est pourquoi nous n'avons pas voulu établir un étalon qui serait très dangereux et qui indiquerait des graines de semence d'une qualité inférieure. Si nous établissions un étalon où le numéro 2 ne différerait pas sensiblement de la qualité n° 1, la protection accordée aux cultivateurs et aux marchands de graines de semence serait très minime, en vérité. Mais si cette différence était très considérable, un grand nombre de gens seraient tentés de dire: Eh bien, le n° 2 ne peut être de très mauvaise qualité, puisqu'on trouve un grand nombre de chiffres au-dessous du n° 1; et nous allons acheter cette qualité de graines de semence parce qu'elle se vend meilleur marché.

Mon honorable ami prétendra peut-être que les commerçants ne pourraient pas fournir toute la graine n° 1 qu'on leur demanderait. Si cela est vrai dans une grande mesure, on jugera probablement que c'est une bonne raison d'établir une qualité n° 2, et j'examinerai cette question avec le plus grand soin. Si je constate que les circonstances s'y prêtent et si mes fonctionnaires peuvent donner une description satisfaisante d'une deuxième qualité, je serai porté à insérer cette description dans le présent bill.

M. BEST: Je suis d'avis que les cultivateurs devraient semer des graines de la meilleure qualité qu'ils peuvent se procurer, mais le grand inconvénient est que celui qui achète des graines marquées n° 1, mais qui sont d'une qualité inférieure, ne peut pas s'en prendre au vendeur. Le printemps dernier, un grainetier de notre ville a vendu à un cultivateur des graines qui étaient censées être de la première qualité, mais qui ne l'étaient pas, tant s'en faut. Le vendeur a été condamné à $2 d'amende. Il avait acheté ces graines d'un marchand de gros de Toronto, mais l'affaire en resta là. Voilà le grand inconvénient. Les cultivateurs veulent se servir des meilleures graines qu'ils peuvent se procurer, mais ils sont souvent trompés et ne prennent pas la peine de revenir sur le vendeur parce l'amende n'est pas suffisante.

L'hon. M. FISHER: Ce cultivateur avait-il acheté des graines qui étaient censées être de la qualité n° 1?

M. BEST: Oui, du n° 1.

L'hon. M. FISHER: Le vendeur était passible d'une amende.

M. BEST: Il a été condamné à $2 d'amende.

L'hon. M. FISHER: Il y a lieu d'examiner si l'amende est assez forte. Nous publions les noms de ceux qui sont condamnés à payer l'amende, et cela inspire plus de crainte que l'amende à payer.

L'hon. M. FOSTER: Cela réussirait mieux auprès des marchands de gros qu'auprès des détailleurs.

L'hon. M. FISHER: En effet, si l'amende n'est pas suffisante, je n'hésite pas à dire qu'il faudra l'augmenter.

M. SEXSMITH: Je crois qu'il faudrait interdire complètement la vente des graines les plus dangereuses. La graine de laiteron est l'une des plus nuisibles et je regrette de dire que cette plante se propage dans toute la province d'Ontario.

M. SPROULE: Il arrive assez souvent qu'on vende des graines de deux ou trois qualités différentes, et si le bon cultivateur n'accepte que la meilleure qualité, d'autres sont moins prudents.

L'article 6 décrète que le récipient doit porter une étiquette indiquant le nom et l'adresse au long du vendeur, le nom de l'espèce des graines y contenues et les noms vulgaires des mauvaises herbes dont les graines sont en présence dans la graine vendue ou offerte. Je ne crois pas que la loi soit observée car autrement personne n'achèterait ces graines.

L'hon. M. FISHER: L'indication sur le récipient du nom des mauvaises herbes met le cultivateur en garde et il n'achète pas.

M. SPROULE: Mais je crois que cette indication ne se trouve pas sur le récipient.

L'hon. M. FISHER: Dans ce cas, la vente a lieu contrairement à la loi. Celui qui possède quantité de graines contenant ces mauvais herbes peut légalement les vendre en inscrivant sur le récipient les noms de ces mauvaises herbes; mais dans ce cas, personne n'achète les graines, cela va sans dire.

M. SPROULE: Il arrive assez souvent qu'on offre en vente différentes qualités de graines, et les gens les achètent.

M. SEXSMITH: Je le répète, on devrait interdire complètement la vente des graines de moutarde sauvage et de laiteron par les commerçants, les cultivateurs ou n'importe qui.

L'hon. M. FISHER: L'article 6 interdit la vente de la moutarde sauvage.

M. SEXSMITH: C'est une bonne disposition.

M. SPROULE: Comment se fait-il que tous les ans nous trouvons des graines de moutarde sauvage dans nos graines de betteraves à sucre et de navets?

L'hon. FISHER: C'est que, malheureusement, la loi est enfreinte.

M. SEXSMITH: Lorsqu'un cultivateur se rend dans un magasin et demande un

demi-gallon de graines qu'on prend dans un compartiment et qu'on met dans un de mauvaises herbes.

L'hon. M. FISHER: Le vendeur est tenu d'inscrire le nom des mauvaises herbes sur le sac contenant la graine vendue, aussi bien que sur le compartiment.

M. STAPLES: Maintenant que les différents articles du bill sont adoptés, j'ai quelque chose à dire au ministre de l'Agriculture au sujet de la destruction des herbes nuisibles dans tout le Canada. Le projet de loi qui interdit la vente des graines qui contiennent des graines de mauvaises herbes, était un pas dans la bonne voie; malheureusement, malgré toutes les précautions exagérées, il se vendra encore des graines nuisibles. Généralement parlant, le pays est de plus en plus envahi par les plantes nuisibles, et rien ne cause autant de soucis aux cultivateurs à l'heure qu'il est.

Le gouvernement du Manitoba a exercé la plus étroite surveillance à ce sujet; il a incorporé dans le recueil des lois les dispositions les plus rigoureuses; mais je crois que le gouvernement fédéral, qui dispose d'un revenu plus considérable qu'il prélève surtout sur les cultivateurs canadiens, pourrait fort bien employer une partie de ce revenu à l'application d'une loi qui s'attaquerait à la racine même du mal. Il faut une énorme somme d'argent pour faire observer une loi semblable. Ceux dont les terres sont infestées par ces plantes nuisibles subissent de lourdes pertes, peut-être par leur propre faute ou parce qu'ils ne savent pas tout d'abord combien certaines plantes sont nuisibles. Ainsi, dans la partie du pays que j'ai l'honneur de représenter et où le laiteron pousse, les cultivateurs n'ont pas compris pendant des années que cette plante était aussi nuisible qu'ils l'ont constaté ensuite.

Si le ministre de l'Agriculture a souci des intérêts du cultivateur, il devra faire voter une autre loi décrétant l'extirpation des plantes nuisibles dans tout le Canada. Selon moi, c'est là le plus important problème que les cultivateurs de l'Ouest aient à résoudre. J'ignore si telle est l'intention du ministre. S'il n'a pas formé ce projet, je n'épargnerai rien pour l'engager à y réfléchir.

Le gouvernement du Manitoba a dépensé de fortes sommes d'argent dans sa tentative d'exterminer les mauvaises herbes dans la province; mais une petite province comme celle-là, qui n'a ni forêts ni terres dont elle puisse tirer un revenu, ne peut pas faire grand'chose comparativement au gouvernement fédéral qui devrait prendre une partie des fonds qu'il retire des cultivateurs du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta aussi bien que des cultivateurs des autres provinces, et les leur remettre en faisant des dépenses pour appliquer une loi qui décréterait l'extirpation des plantes nuisibles dans les champs cultivés du pays.

L'hon. M. FISHER: La question que l'honorable député soulève a une immense importance et une portée considérable. Les différentes législatures provinciales, y compris celle du Manitoba, sa province, se sont occupées de la destruction des plantes nuisibles.

M. STAPLES: Je le sais; j'ai la loi sous les yeux. Mais il faut des sommes d'argent considérables pour la faire observer.

L'hon. M. FISHER: Malheureusement, on ne l'applique pas.

M. STAPLES: J'ose dire qu'il n'y a pas dans tout le Canada un autre gouvernement qui déploie autant d'efforts que le gouvernement du Manitoba afin de faire respecter la loi.

L'hon. M. FISHER: Je suis bien aise de l'apprendre, mais cela jette du discrédit sur les autres gouvernements. La solution de ce problème dépend presque exclusivement des autorités municipales. Je doute fort que nous pourrions appliquer une loi sur ce sujet.

M. STAPLES: Voilà le malheur. Lorsqu'une municipalité nomme un fonctionnaire pour faire observer la loi et que ce fonctionnaire s'en va dans le champ de son voisin et lui ordonne de faucher son grain et de le détruire, c'est alors que le bal commence. Une loi générale, appliquée par les employés du gouvernement fédéral, produirait de meilleurs résultats et n'engendrerait probablement pas de rancune entre voisins.

L'hon. M. FISHER: Pour cela, on n'a pas besoin du gouvernement fédéral. Le gouvernement du Manitoba pourrait modifier cette prescription législative et nommer des inspecteurs compétents aussi bien que les autorités fédérales. De fait, des règlements municipaux ont tranché la question qui est exclusivement provinciale et échappe à l'intervention du gouvernement d'Ottawa. Je doute fort qu'il soit possible de rédiger une loi qui nous permettrait d'envahir le champ d'un particulier pour y extirper les mauvaises herbes; et nous ne pourrions certainement pas, comme les autorités provinciales et municipales peuvent le faire, rendre des lois qui s'appliqueraient à la voie publique. Toute loi que nous rédigerions aurait des bornes très étroites, en supposant qu'elle ne constituerait pas un excès de juridiction. Je ne me prononcerai pas sur ce point, mais je conçois aisément quels obstacles le gouvernement fédéral aurait à surmonter dans la pratique pour appliquer une loi semblable. Lorsq

constatons que la plupart des provinces ont adopté des lois sur ce sujet, que ces lois, au dire de l'honorable député, ne sont pas appliquées et qu'elles ne le sont pas apparemment parce qu'elles ne sont pas justes. . .

M. STAPLES: Il faut trop d'argent pour les appliquer. Pourquoi le gouvernement fédéral ne prête-t-il pas son concours aux provinces?

L'hon. M. FOSTER: Je consens volontiers à faire ce que je pourrai, mais dans le cas présent comme dans bien d'autres, les autorités provinciales négligeant leurs devoirs, le public nous demande de faire ce qu'il leur appartient d'accomplir. Ce qu'il a à faire, c'est d'exiger que les autorités provinciales se tiennent à la hauteur des circonstances. L'honorable député ferait mieux de s'adresser au gouvernement de sa province.

M. THORNTON: Je voudrais savoir par quels moyens on s'assure que les graines sont germinatives?

L'hon. M. FISHER: Nous en faisons l'essai. Les graines sont mises dans un appareil ou une machine qui indique immédiatement ou en peu de temps quelles sont celles qui germeront.

M. THORNTON: Comment les commerçants ou les cultivateurs peuvent-ils savoir quelles graines germeront?

L'hon. M. FISHER: Ils peuvent en faire l'essai eux-mêmes, si bon leur semble, ou envoyer des échantillons à Ottawa pour les faire analyser.

M. BEST: J'apprécie beaucoup ce que le département a fait depuis trois ans. Il faut admettre que les cultivateurs s'amendent beaucoup, et cependant nous constatons que les mauvaises herbes se propagent. Cette propagation est naturelle et je crains qu'elle ne persiste. Nous recevons constamment de nouvelles graines, et probablement des graines moins bonnes, et je suis d'avis que le Gouvernement devrait tâcher de venir en aide aux cultivateurs pour extirper et détruire les mauvaises herbes. L'honorable député semble croire que la loi doit être très sévère, je soutiens le contraire et je lui demande quel résultat on a obtenu au Manitoba lorsque la loi permettait d'entrer dans un champ de céréales et d'y promener la faux, s'il s'y trouvait beaucoup de mauvaises herbes. Une semblable prescription est avantageuse pour le cultivateur dont les champs sont bien entretenus, mais il faut aussi avoir égard aux pauvres. Il a fallu modifier la loi qui permettait aux propriétaires d'élévateurs de garder les criblures.

M. STAPLES: Où l'a-t-on modifiée?

M. BEST: Le principal du collège d'agriculture du Manitoba a été chargé par le premier ministre de s'assurer si les cultivateurs consentaient à recevoir les criblures et à courir les risques. Il a constaté que la grande majorité des cultivateurs y consentaient et on a leur remis les criblures. Selon moi, il était injuste de les obliger à laisser ces criblures aux élévateurs ou aux moulins, car il n'y a pas de doute que les propriétaires d'élévateurs en gardaient une grande quantité. Tout en nous protégeant d'un côté, nous pouvons faire tort au pays d'un autre côté. Je crois que le Gouvernement fait tout ce qu'il peut à l'heure qu'il est et qu'au fur et à mesure des progrès du pays, il devrait s'efforcer d'accorder plus d'aide aux cultivateurs. A chacun selon son mérite. Il y a dix, vingt ou trente ans, on ne faisait pas comme aujourd'hui l'essai des graines et j'avoue que cela n'était pas nécessaire. Mais, à l'heure qu'il est, les appareils perfectionnés pour l'essai des graines sont aussi indipensables que les autres auxiliaires de la culture.

A titre de cultivateur, je demanderai au Gouvernement de mettre tout en œuvre pour détruire les mauvaises herbes et en débarrasser les champs cultivés. Il devrait encourager les cultivateurs a ne semer que des graines n° 1 ou les meilleures.

Trop souvent, ils ne nettoient pas suffisamment leurs récoltes et sèment des graines mal nettoyées. Une amélioration sensible se fera sentir, si on enseigne aux cultivateurs à ne confier au sol que les meilleures graines.

L'hon. M. FISHER: Je donne à mon honorable ami l'assurance que j'attache beaucoup de poids à son opinion. Nous guettons l'occasion de rendre les lois plus strictes sans intervenir injustement ou inutilement dans les affaires privées des gens.

Avant l'adoption de la présente loi, rien n'empêchait les autres pays de nous envoyer et de nous vendre leurs déchets. Depuis sa mise en vigueur, ses dispositions s'appliquent aux graines importées au Canada et quiconque vend des graines qui ne sont pas conformes aux exigences de la loi est puni. Il s'ensuit que la qualité des graines importées de l'étranger est bien meilleure et que nous n'avons plus à craindre l'importation des graines qu'on faisait parfois venir au Canada. Il est notoire que quelques-unes des plantes les plus nuisibles qui poussent au pays proviennent des graines importées de l'étranger. Cela peut difficilement se répéter sous l'empire de la présente loi et nous cherchons constamment à amender nos lois et à les mieux appliquer afin de tirer parti de toutes les occasions que nous avons de nous protéger plus efficacement.

M. KIDD: N'est-il pas vrai que souvent les détaillants gardent un bon échantillon

des graines analysées, mais vendent des graines de qualité inférieure?

L'hon. M. FISHER: Les inspecteurs examinent les graines qui se vendent et tout cultivateur peut envoyer aussitôt au département un échantillon des graines qu'il achète et le faire analyser sans qu'il lui en coûte rien.

M. KIDD: Règle générale, les cultivateurs ne prennent pas la peine de faire faire l'essai des graines. Je ne trouve dans la loi aucune disposition qui protège les cultivateurs ou empêche les marchands de vendre des graines de qualité inférieure.

L'hon. M. FISHER: Les marchands qui vendent des graines qui ne sont pas de la qualité exigée par la loi s'exposent à payer une amende.

M. KIDD: J'ai surveillé pendant quelque temps la vente des graines dans ma région et je ne crois pas qu'il y ait aucune amélioration. J'ignore pourquoi, mais la loi ne semble pas produire les résultats que le public en attendait.

L'hon. M. FISHER: Nos inspecteurs ont recueilli des échantillons de toutes sortes de graines dans tous les coins du pays, et l'essai de ces graines a démontré que la qualité s'est sensiblement améliorée. Naturellement, si les cultivateurs ne nous fournissent pas l'occasion de les protéger, nous ne pouvons pas les protéger malgré eux.

M. THOMAS CHOSHOLM: Je crois qu'il y a une lacune importante dans la loi. Les cultivateurs ne sont pas des botanistes. Très souvent, même avec le secours des livres que le département leur envoie, ils peuvent à peine reconnaître et nommer les mauvaises herbes qui poussent dans leurs champs. J'aimerais savoir combien de détaillants ou de cultivateurs peuvent prendre une poignée de graines et nommer celles des mauvaises qui s'y trouvent.

Dans une circonstance antérieure, j'ai proposé qu'on obligeât ceux qui vendent des graines mentionnées dans la présente loi, à garder dans leurs places d'affaires des petites bouteilles renfermant les différentes graines de mauvaises herbes, afin que l'acheteur puisse les comparer à l'échantillon et savoir ce qu'il achète. Cette question des herbes nuisibles a beaucoup d'importance dans l'Ouest. Je suis d'avis que parfois le rendement a été diminué du quart, à cause de la présence des mauvaises herbes. On devrait étudier attentivement ce problème et mettre tout en œuvre pour empêcher la propagation des plantes nuisibles.

L'hon. M. FISHER: Des échantillons des graines des différentes mauvaises herbes sont à la disposition non seulement des grainetiers, mais de tout le public. Je le comprends. Mais je me demande si nous pouvons raisonnablement obliger tous ceux qui vendent des graines à se procurer des échantillons. Nous les vendons à un prix nominal. Cependant, un marchand peut vendre des graines une année et n'en pas vendre l'année suivante. Le cultivateur a un bien meilleur moyen de se protéger. Il n'a pas à se fier à sa vue ou à sa conniassance des graines; il peut envoyer un échantillon au laboratoire des semences à Ottawa qui en fera l'essai et lui transmettra aussitôt un rapport, de sorte qu'il connaîtra officiellement la nature des graines qu'il achète.

M. T. CHISHOLM: Il peut arriver qu'un cultivateur ait 20 milles à faire pour se rendre à la ville où il achète ses graines, et qu'il sème celles-ci le lendemain. Comment pourrait-il attendre qu'il ait envoyé un échantillon au département? Je crois que ce serait l'équivalent d'un bien faible droit de permis—si vous prenez la chose de cette manière—que d'obliger un grainetier dans ces circonstances particulières et lorsque la liste est longue, à garder dans son magasin ces bouteilles d'échantillons. Cela pourrait détourner ceux qui auraient l'intention de faire ce commerce irrégulièrement. La connaissance de ces grains se répandrait et, bientôt, tous les cultivateurs seraient en état de les reconnaître en les voyant.

M. ARMSTRONG: Combien de cultivateurs ont envoyé des échantillons au laboratoire pour les faire analyser, au cours de la dernière année?

L'hon. M. FISHER: L'an dernier, le laboratoire a fait l'essai d'environ 13,000 échantillons dont 5,000 ont probablement été envoyés par des grainetiers et 8,000 par des cultivateurs.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

QUESTION RELATIVE A L'ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL.

L'hon. M. FISHER propose que la Chambre se déclare en comité des subsides.

M. SPROULE: Je crois savoir que le chef de l'opposition attendait l'occasion de dire quelques mots sur un sujet d'une grande importance. Il est absent dans le moment, mais il sera ici sans tarder et il sera prêt à engager la discussion.

M. GUTHRIE: Je ne veux pas intervenir dans les arrangements qui ont été pris, mais je désire appeler l'attention du Gouvernement sur le n° 35 du tableau des projets de loi et affaires d'intérêt public. Il s'agit d'un projet de résolution concernant l'enseignement professionnel qui a déjà été discuté en partie. La Chambre se rappelle que la suite du débat a été renvoyée à une autre séance à

la demande du ministère dans le dessein, si j'ai bien compris, d'obtenir plus de lumière sur le pouvoir qu'à le Parlement de régler cette question, et aussi de prendre l'avis des provinces. Je demanderai au Gouvernement, et surtout au ministre du Travail, si une décision a été prise et, dans l'affirmative, s'il est nécessaire ou possible de fixer un jour pour la continuation du débat.

L'hon. M. KING: Le représentant de Wellington-sud a raison de dire que la suite du débat a été renvoyée à une autre séance pour permettre au ministère de mieux examiner la question et, surtout, de communiquer avec les provinces afin de savoir comment elles accueilleraient l'intervention de l'état dans l'enseignement professionnel. J'ai sous la main une copie de la communication que le gouvernement fédéral a adressée aux premiers ministres des différentes provinces et des réponses. La meilleure manière de répondre à l'honorable député serait probablement de lire la communication ministérielle.

Je dois dire d'abord que le ministère est d'avis qu'une commission d'enquête sur l'enseignement professionnel devrait être nommée dans l'intérêt du pays.

Le projet de résolution du représentant de Wellington-sud déclare qu'il importe "de créer immédiatement une commission d'enquête avec mission d'étudier les besoins du Canada au sujet de l'enseignement professionnel et de faire rapport sur les meilleures mesures à adopter pour faire face à ces besoins". Si le Gouvernement avait un reproche à faire, il dirait que le projet de résolution n'a pas une portée assez grande, eu égard à l'importance du sujet. Toute commission qui serait nommée, devrait, aux yeux du Gouvernement, avoir l'occasion de visiter d'autres pays, principalement la Grande-Bretagne, et de constater quels systèmes d'enseignement technique existent dans ces pays-là, afin que le Canada puisse profiter de l'expérience des autres nations.

Le Gouvernement en étant arrivé à cette décision, j'envoyai moi-même au premier ministre des différentes provinces la lettre dont je donnerai lecture ci-après, afin de savoir s'ils verraient d'un bon œil une démarche de cette nature de la part du gouvernement fédéral, particulièrement vu que la question a été soulevée à différentes reprises dans cette Chambre, si l'on contesterait la juridiction du gouvernement fédéral à la nomination d'une commission à cette fin:

Ottawa, 13 décembre 1909.

Cher monsieur,—Le gouvernement fédéral examine en ce moment la question de nommer une commission royale qui sera chargée de s'enquérir des besoins et de prendre des renseignements sur les besoins et sur la situation actuelle du Canada concernant l'enseignement professionnel et technique, et aussi de se renseigner sur les modes et méthodes d'instruction technique dans les autres pays.

M. R. L. BORDEN: Me sera-t-il permis d'interrompre pour demander si nous pourrons discuter cette question dans son entier?

M. l'ORATEUR: La question ne pourra pas être discutée maintenant, parce qu'elle est déjà inscrite au feuilleton de la Chambre. J'avais compris que le député de Wellington demandait seulement la permission de poser une question au Gouvernement.

M. R. L. BORDEN: Il n'y a pas d'objection à cela.

M. l'ORATEUR: Aucune discussion ne peut avoir lieu cependant.

L'hon. M. KING: Ce n'est pas mon intention de discuter la question; mais j'ai cru que l'on pourrait mieux répondre à l'honorable député (M. Guthrie), en donnant à la Chambre la lettre qui a été envoyée par le Gouvernement aux différentes provinces au sujet de cette question, et les réponses que les premiers ministres de ces provinces ont données. Je crois que la Chambre considère que cette question est d'un intérêt suffisant pour mériter une réponse aussi complète que celle-là.

M. R. L. BORDEN: C'est tout juste, mais il me semble que tout cela devrait avoir lieu dans la discussion de la motion elle-même; et le Gouvernement pourrait faciliter cette discussion quand il le voudrait en avançant sur le feuilleton l'item au sujet duquel la discussion et les déclarations pourraient être faites convenablement.

L'hon. M. KING: Je ne tiens pas du tout à donner la réponse maintenant, mais je croyais que la question ayant occupé l'attention publique dans la presse, le pays serait intéressé à la connaître le plus tôt possible, et à avoir autant de renseignements que possible sur les démarches que le Gouvernement a faites. Je suis prêt à donner la réponse maintenant si c'est le désir de la Chambre. Sinon je serai heureux. . .

M. R. L. BORDEN: Je désire beaucoup avoir tous les renseignements possibles sur cette question. Mais ces renseignements peuvent entraîner tout naturellement une discussion et provoquer même des critiques. Nous nous trouverons alors dans cette situation—ou qu'il n'y ait pas de discussion et pas de critique, ou que nous discutions, ce qui me semblerait tout à fait contraire au règlement.

M. GUTHRIE: J'ai posé cette question à la demande des membres de l'association des manufacturiers qui s'est réunie ici hier; et j'ai reçu d'autres lettres de personnes désirant connaître si la motion

inscrite au feuilleton sera jamais discutée et ce que le Gouvernement a décidé. Ma question est celle-ci: le Gouvernement est-il arrivé à quelque conclusion sur la question de juridiction, qu'il a dit être la cause de l'ajournement de la motion? et je comprends que l'honorable ministre répond à la question.

M. SPROULE: Le Gouvernement a les réponses toutes prêtes.

M. GUTHRIE: Je ne les ai jamais vues.

M. R. L. BORDEN: Je n'ai aucune objection à ce que le ministre continue et donne à la Chambre les renseignements qu'il possède, pourvu qu'il s'engage à faire avancer sur le feuilleton la motion portant sur le même sujet, afin que nous puissions avoir, à une date rapprochée, l'occasion de discuter les renseignements qu'il donne aujourd'hui à la Chambre. Mais je m'oppose certainement à ce qu'il communique à la Chambre des choses qui pourraient faire légitimement le sujet d'une discussion, avant qu'il y ait entente que l'occasion nous sera offerte de les discuter. Evidemment ce n'est pas le temps de les discuter, ce serait contre le règlement de la Chambre. La méthode qui est proposée aurait de très malheureux résultats. On nous donnerait les renseignements, et on ne nous fournirait pas l'occasion de les discuter. Si le Gouvernement s'engage à fixer une journée prochainement pour la discussion de la motion inscrite au feuilleton, je n'ai aucune objection à laisser mon honorable ami donner ces renseignements à la Chambre.

M. GUTHRIE: Je crois avoir des droits égaux à mon honorable ami dans cette Chambre. Je désire avoir une réponse à la question, et j'ai compris que l'occasion propice pour la poser était le moment où la Chambre allait se former en comité des subsides. Je désirerais qu'un jour fut fixé pour discuter de nouveau cette question. La motion a été mise en discussion le 19 sans avertissement. J'étais prêt à la discuter, mais le ministre du Travail, n'était pas à son siège cet après-midi-là.

Il n'est pas probable que la motion revienne, à moins qu'un jour soit fixé spécialement dans ce but-là. Mais aujourd'hui je demande simplement si le Gouvernement a étudié la question ainsi qu'il l'avait promis et quel est le résultat de ces études. Je crois avoir droit d'obtenir une réponse.

M. R. L. BORDEN: Mon honorable ami a certainement droit de poser une question, et j'ai aussi moi-même certains droits, je suppose, de faire connaître mon opinion; et je me propose, avec tous les égards que je dois à mon honorable ami, de la faire connaître. Je dis que je n'ai aucune objection à ce que ces renseignements soient donnés à la Chambre, pourvu que le Gouvernement nous donne prochainement l'occasion de reprendre le débat, afin que ces renseignements puissent faire régulièrement le sujet de la discussion.

M. GUTHRIE: Je demande une réponse à la question sans aucune condition.

M. R. L. BORDEN: Je ne sache pas que mon honorable ami possède des droits spéciaux que nous ne possédons pas. J'ai soulevé une objection légitime, et je me propose de la maintenir.

L'hon. M. FISHER: Le Gouvernement se propose de fournir une occasion prochaine, aussi prochaine qu'il le pourra, en tenant compte cependant des autres questions urgentes dont la Chambre est saisie, afin que la discussion puisse se faire et se terminer sur cette motion. Je crois savoir que la question ne peut être discutée au moment où la Chambre va se former en comité des subsides, qu'avec le bon vouloir de la Chambre.

M. R. L. BORDEN: L'engagement pris par le ministre me donne entière satisfaction.

M. l'ORATEUR: Il est compris alors qu'il n'y aura pas de discussion à la suite de la réponse du ministre. Il s'agit ici de l'article 39 du règlement, et je ne voudrais pas que ceci servirait de précédent.

M. R. L. BORDEN: Je suppose que mon honorable ami de Wellington-sud (M. Guthrie) me devra de la reconnaissance pour lui avoir obtenu cet engagement de la part du Gouvernement.

L'hon. M. KING: Considérant l'importance de la question, je crois que le Gouvernement sera heureux de fournir l'occasion de la discuter aussi complètement que son importance le mérite.

M. l'ORATEUR: Il est compris alors que la Chambre consent à ce que le ministre du Travail ait la permission de répondre à la question, avec l'entente qu'il n'y aura pas de discussion maintenant.

M. SPROULE: Le député de Wellington-sud demande si l'occasion sera fournie de la discuter, et le ministre de l'Agriculture répond affirmativement.

L'hon. M. KING: Le ministre de l'Agriculture a donné l'assurance demandée par le chef de l'opposition, et le chef de l'opposition a dit que si cette assurance était donnée, il serait heureux d'entendre la lecture des lettres que je tiens à la main. Je vais maintenant en donner lecture.

M. SPROULE: L'honorable ministre ne va-t-il pas au contraire du règlement en discutant une question qui n'est pas à l'ordre du jour et n'est pas en délibération?

M. l'ORATEUR: Du moment qu'il y a opposition il ne peut y avoir de discus-

sion, mais j'ai compris que la Chambre ne soulevait pas d'objection pourvu qu'il n'y ait pas de débat. Si une objection est faite, je devrai la maintenir.

L'hon. M. KING: La lettre répond à la question posée par l'honorable député. La lettre envoyée adressée par le Gouvernement aux premiers ministres des différentes provinces se lisait comme suit:

Ottawa, 13 décembre 1909.

Cher monsieur,—Le gouvernement fédéral étudie présentement l'opportunité de nommer une commission royale qui sera chargée de s'enquérir des besoins et de prendre des renseignements sur les besoins et sur la situation actuelle du Canada concernant l'éducation industrielle et technique, et aussi de se renseigner dans les autres pays, particulièrement en Angleterre, en France, en Allemagne et aux Etats-Unis. Il est compris que la commission n'aura d'autres objets que de recueillir des renseignements. . .

M. BOYCE: Qu'est-ce que l'honorable ministre nous lit là?

L'hon. M. KING: Je regrette que l'honorable député n'ait pas entendu ce que j'ai dit. Je donne lecture d'une lettre que j'ai envoyée en ma qualité de membre du gouvernement aux premiers ministres des différentes provinces pour leur faire connaître les intentions du Gouvernement fédéral, et s'ils y acquiescent, de nommer une commission royale qui devra recueillir des renseignements concernant l'enseignement industriel et technique.

M. BOYCE: Le ministre se propose-t-il de lilre toute la lettre à la Chambre en réponse à la question posée par l'honorable député de Wellington-sud?

L'hon. M. KING: C'est mon intention.

M. BOYCE: Alors je m'y oppose fermement, et je demande l'application du règlement.

M. GUTHRIE: La Chambre a déjà donné son consentement.

M. l'ORATEUR: L'article 30 du règlement dit:

Tous les item inscrits au feuilleton (excepté les questions du Gouvernement), devront être discutés suivant l'ordre qui leur est assigné sur le feuilleton.

Cette question étant déjà inscrite sur le feuilleton je ne puis en permettre la discussion sans le consentement unanime de la Chambre.

M. GUTHRIE: Je puis me tromper dans mon interprétation du règlement mais, d'après moi, j'ai le droit, lorsque sur la motion pour que la Chambre se forme en comité des subsides de poser une question au Gouvernement, quand bien même elle toucherait à un sujet qui est déjà inscrit sur le feuilleton.

Il ne m'est pas loisible de discuter la question inscrite au feuilleton, mais il m'est permis de demander une réponse à ma question, et c'est tout ce que je demande.

M. BOYCE: Mais c'est le ministre lui-même qui provoque la discussion.

M. GUTHRIE: Je me permettrai de dire que le ministre ne provoque pas de discussion; il se borne à répondre à une question.

M. BOYCE: C'est là l'odieux de toute l'affaire: l'honorable député pose une question, dont l'effet est d'engager le ministre à prononcer un discours; il se produit alors un débat, et il se trouve que ce débat est en contravention au règlement; c'est pourquoi je m'oppose à ce que le ministre prononce un discours, en guise de réponse à l'honorable député.

M. GUTHRIE: Je n'ai jamais demandé au ministre de faire un discours.

M. SPROULE: Le ministre de l'Agriculture se trouve avoir répondu à la question de l'honorable député de Wellington.

M. l'ORATEUR: A moins que ce ne soit du consentement unanime de la Chambre, il ne saurait y avoir discussion. Bourinot déclare qu'aucun membre n'a droit de discuter une motion inscrite au feuilleton. La question est inscrite au feuilleton et elle ne saurait être discutée maintenant, si ce n'est du consentement de tous.

M. GUTHRIE: Quelqu'un s'y est-il opposé? J'avais compris que tous y étaient agréables.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable représentant du Sault-Sainte-Marie s'y est opposé.

RAPPORT DE LA COMMISSION DES PECHERIES DU CANADA.

M. T. H. BRADBURY (Selkirk): Monsieur l'Orateur, je désire signaler brièvement à l'attention de la Chambre un rapport déposé sur le bureau ces jours derniers, rapport de la commission des pêcheries, chargée de s'enquérir de la situation dans le Manitoba. Je regrette beaucoup que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) ne soit pas à son siège, je regrette d'avoir à discuter cette question en son absence, mais elle est d'une telle importance que je crois avoir raison de prier la Chambre de vouloir bien me prêter l'oreille durant les quelques instants que je vais consacrer à l'examen de ce rapport. Pendant les vacances, il a paru dans les journaux de Montréal le compte rendu d'une entrevue communiquée, à ce que je conjecture, par un des fonctionnaires. S'il n'avait été rien publié de la sorte, je n'aurais probablement pas songé à faire ces observations que je prie la Chambre de vouloir bien entendre, en justice pour moi-même. L'entrevue pu-

bliée dans le "Star" de Montréal, à la date du 22 décembre 1909, était ainsi conçue:

Ottawa, 22 décembre.—La commission nommée il y a quelques mois pour s'enquérir de la question des pêcheries du Manitoba et s'assurer s'il était bien vrai que des avantages exorbitants étaient assurés aux trusts du poisson, a complété son rapport intérimaire. M. Metcalfe, un des commissaires, ayant été nommé juge, le travail de la commission qui est loin d'être terminé, s'en est trouvé interrompu, mais il sera repris l'été prochain.

On nous informe que les témoignages recueillis jusqu'ici et compris dans le rapport intérimaire ne sont pas de nature à confirmer les allégations qui avaient été faites. Toutefois, la commission n'est pas en mesure de faire de recommandations tant que l'enquête ne sera pas complétée.

Je tiens à faire observer à la Chambre que la vérité de toutes les allégations, de toutes les accusations faites par moi dans cette enceinte, l'année dernière, se trouve établie par le rapport de la commission que je tiens à la main. Bien plus, non seulement ce rapport confirme-t-il tous mes avancés, mais il propose des réformes beaucoup plus radicales que celles que j'avais suggérées. C'est là une question qui agite les esprits dans le Manitoba depuis douze ou quatorze ans. Je me trouvais peut-être mieux que beaucoup d'autres au courant de ce qui se passait, et à maintes reprises j'ai adressé des pétitions au département des Pêcheries, j'ai eu des conférences avec ses fonctionnaires, et même avec le ministre; mais jusqu'au moment de la nomination de cette commission, il ne m'a été possible d'obtenir aucune réforme, aucune mesure, pour mettre fin aux griefs des pêcheurs et habitants de cette province. Je tiens à dire en justice pour l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries qu'il s'est vivement intéressé à cette question. Je crois, monsieur l'Orateur, qu'il a fait tout ce qu'il était possible pour obtenir un rapport juste et sincère sur la situation, et je tiens à lui rendre ce témoignage. Le rapport a été déposé sur le bureau de la Chambre, il y a quelques jours déjà, par le très honorable premier ministre et je voudrais en consigner le texte dans le compte rendu des débats, afin que les habitants de l'Ouest sachent exactement ce qui s'est passé. Ce rapport n'est pas encore publié, et c'est le seul moyen que j'aie de le mettre en circulation.

Rapport intérimaire.

A l'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

Monsieur,—Nous, commissaires nommés par décret du conseil pour conduire une enquête au sujet des eaux du Manitoba et de l'Ouest, nous avons complété notre première investigation des eaux de la province du Manitoba, et nous avons l'honneur de présenter un rapport intérimaire qui se compose de deux parties:

1. Certaines conclusions importantes découlant des témoignages recueillis au cours des séances tenues l'été dernier;

2. Propositions de modification du règlement régissent les pêcheries du Manitoba que paraît légitimer l'examen des faits mis au jour dans les témoignages recueillis par la commission

Conclusions de la commission.

1) Nous nous sommes convaincus que la pêche dans tous les lacs du Manitoba a été poursuivie à l'excès ,et que certaines espèces des plus précieuses, comme le poisson blanc et le brocheton jaune, ont beaucoup diminué de nombre et perdu de la taille, et que l'esturgeon,—le plus estimé des poissons habitant ces eaux,—est sur le point de disparaître et ne pourra échapper à l'extinction complète que par l'adoption des mesures les plus rigides.

Je ferai observer à la Chambre que, au cours de mes remarques de l'année dernière, j'ai signalé les faits mêmes que ce rapport confirme si catégoriquement. Le ministre de la Marine, sous l'inspiration d'un de ses fonctionnaires assis à ses côtés, nia qu'il y eût danger d'extermination du poisson dans les eaux du lac Winnipeg. Je profitai de l'occasion pour prier le ministre d'instituer une enquête à fond à cet égard, et les conclusions de l'enquête me donnent parfaitement raison. Voyons la suite du rapport:

2) Les témoignages font voir que les lois de pêche n'ont pas été généralement observées en ce qui regarde la grandeur des filets qu'il est permis d'employer, l'espacement des mailles etc.; toutefois les périodes d'interdiction ont été respectées par la plupart si nous ne nous trompons pas.

3) Nous avons de nombreuses preuves que les pêcheries du Manitoba ont été dans une mesure exorbitante accaparées par des exploiteurs étrangers, qui ont fixé arbitrairement les prix du poisson et se sont assurés la plus grande partie des bénéfices.

C'est là une question que j'ai signalée avec insistance à l'attention du département des Pêcheries depuis dix ou douze ans. J'ai établi d'une manière irréfragable que les pêches du Manitoba étaient absolument accaparées par le trust américain du poisson, ou la compagnie Booth Fish Packing, de Chicago; et en dépit des pêches, on a refusé de faire droit aux réclamations des pêcheurs, par le moyen d'une réglementation qui aurait mis ces étrangers hors d'état de ruiner nos grandes pêches.

Comme résultat, nous voyons qu'aujourd'hui ces vastes terrains de pêche, naguère le centre le plus important de la pêche du poisson blanc, sur notre continent, sont dépouillés, et dépouillés au détriment de nos colons, et pour faire la fortune de citoyens des Etats-Unis. Les conclusions de cette enquête confirment tout ce que j'ai dit d'année en année, et ce que j'ai déclaré à la Chambre l'année dernière. Reprenons la lecture du rapport:

La population du Manitoba n'a guère tiré partie de ces grandes pêches des lacs. En outre, les poissons de qualité inférieure ont été écoulés sur les marchés canadiens, tandis que ceux de qualité supérieure, y compris les poissons de grande taille, ont été dirigés sur les Etats-Unis.

C'est encore ici une constatation que j'ai faite à maintes reprises. Les poissons de la meilleure qualité pêchés dans le lac Winnipeg et dans les autres lacs ont été expédiés aux Etats-Unis, tandis que les Canadiens ont dû se contenter des rebuts. Et pour ces poissons de rebut, il nous a fallu payer un prix plus élevé, par suite de l'exportation très active qui se faisait aux Etats-Unis à nos dépens. Voyons la suite du rapport:

On ne saurait nier que le principal débouché n'ait été jusqu'ici dans les Etats-Unis et que le Canada n'en ait consommé qu'une proportion assez petite. Par suite du merveilleux développement du Canada et de la rapide croissance de centres nouveaux dans l'Ouest, le poisson est en demande croissante. Il est impératif que nous fassions tout en notre pouvoir pour rendre le poisson aussi abondant dans ces eaux qu'il l'était naguère, afin d'assurer aux futurs habitants du Dominion un approvisionnement suffisant de cette importante denrée.

Quelle critique n'avons-nous pas ici de la gestion imprévoyante et inconsidérée du département de la Marine et des Pêcheries. En somme, il est constaté qu'on a laissé mettre au pillage une de nos grandes pêcheries, et les commissaires sont d'avis et proposent que nous dépensions de milliers de dollars en vue de faire revivre le poisson dans ce lac, aujourd'hui que les Américains l'ont épuisé pour l'approvisionnement des villes américaines. Voyons ce que dit ensuite le rapport:

Nous jugeons indispensable de fixer un minimum de taille pour les espèces alimentaires les plus importantes. Le règlement devrait indiquer, pour certaines espèces, un minimum de taille du poisson qu'il serait permis de capturer. Nous croyons aussi qu'il faudrait exiger l'adoption d'une maille serrée pour les divers filets.

Il est indispensable, à notre avis, que le poisson capturé dans les eaux du Manitoba ou d'ailleurs ne puisse être possédé, acheté, vendu ou manipulé, durant la période d'interdiction fixée par le règlement ; mais les marchands ayant en magasin du poisson légalement capturé pourraient être, à notre avis, laissés à même de le garder en magasin moyennant autorisation écrite obtenue de l'inspecteur des pêcheries.

Nous avons constaté que le règlement actuel régissant la possession et la vente du poisson durant la période d'interdiction a été ouvertement et universellement violé.

C'est ici, monsieur l'Orateur, une autre question qui a été signalée à l'attention du département des Pêcheries d'année en année par moi-même et par d'autres, mais toujours sans succès. Nous n'avons pas réussi à engager le département des Pêcherie à s'occuper du règlement de cette question d'une manière pratique, et à protéger les pêcheries dans l'intérêt du consommateur canadien et du pêcheur canadien; et d'autre part, on paraît avoir fait tout ce qu'il était possible pour favoriser le grand trust des Etats-Unis, lequel, à ce qu'on pourrait croire, a la haute main sur le département des Pêcheries dans la capitale.

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE

Après délibération en comité général de divers projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 62) déposé par M. Ralph Smith, concernant la compagnie du chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo;

Le 2e (bill n° 63) déposé par M. Cash, concernant la compagnie du chemin de fer Manitoba and North-Western;

Le 3e (bill n° 93) déposé par M. R. Smith, concernant la compagnie du chemin de fer de Vancouver à Coast-Kootenay.

DISCUSSION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DE CALGARY A EDMONTON.

La Chambre étudie en comité général le projet de loi (n° 89) déposé par M. Douglas, concernant la compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Cette loi fut vraisemblablement votée en 1890, et, depuis ce temps, les délais accordés pour la construction ont été plusieurs fois prolongés, et ce bill ne semble point pourvoir à l'abrogation des clauses accordant le prolongement des délais. Conséquemment, je suis d'avis que le bill soit réservé pour être discuté en troisième lecture alors qu'il pourra être renvoyé au comité pour qu'on y insère une clause à cet effet.

(Le projet de loi est adopté.)

2e LECTURE DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DU TUNNEL ET DU PONT DE BURRARD-INLET.

M. COWAN propose la 2e lecture du bill (n° 118) constituant en corporation la compagnie du tunnel et du pont de Burrard-Inlet.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Comme il n'est pas probable que je puisse assister à la séance du comité des chemins de fer lorsque ce bill y sera discuté, je tiens à faire remarquer qu'il n'y a rien dans ce bill qui pourvoie à ce

que les plans du tunnel et du pont projetés soient soumis à l'approbation du ministre des Travaux publics ou du Gouverneur en conseil.

M. SPROULE: Je pense que la loi des chemins de fer pourvoit à cela.

L'hon. M. PUGSLEY: Non; ce bill porte que les plans seront soumis à la commission des chemins de fer. A mon avis, comme le ministère des Travaux publics est spécialement chargé de surveiller les intérêts de la navigation, on ne devrait point accorder le droit de construire un pont au-dessus d'un cours d'eau navigable à moins qu'il ne soit clairement spécifié que les plans en seront soumis au ministre des Travaux publics et approuvés par lui. Je crois que cette stipulation est tout à fait rationnelle, et si je la signale ici, c'est dans l'espoir que quelque membre du comité ici présent, puisse y attirer l'attention du comité lorsque ce bill y sera discuté.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 2e fois.)

DISCUSSION DU BILL (N° 119) CONCERNANT L'INTERNATIONAL WATERWAYS CANALS AND CONSTRUCTION COMPANY.

La Chambre passe à la discussion du projet de loi (n° 119), déposé par M. Conmee, constituant en corporation l'International Waterways, Canals and Construction Company.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Je crois de mon devoir d'attirer l'attention de la Chambre sur le fait que j'ai reçu de la ville d'Edmonton une requête demandant instamment que le bill sous discussion ne soit adopté sous une forme, ce qui, je crois, signifie sous sa forme actuelle, qui conférerait à la compagnie des droits exclusifs, droits de contrôle existant sur la rivière Saskatchewan. Le libellé du bill lui donne une très grande portée. Il donne à la compagnie, non seulement le pouvoir de creuser un canal depuis le lac Supérieur ou la rivière Pigeon jusqu'à la rivière de La Pluie, mais il prétend lui donner autorité sur les eaux du lac de La-Pluie et de la rivière du même nom, et le droit de relier le lac des Bois à la rivière Winnipeg, établissant ainsi une communication avec le lac Winnipeg.

De plus, le bill semble donner, et donne réellement, je crois, à la compagnie, autorité sur les eaux du lac des Cèdres et du lac de la Croix qui font partie de la rivière Saskatchewan, ainsi que sur la rivière Saskatchewan, la rivière Assiniboine, peut-être même sur le lac Manitoba et le lac Winnipeg, avec le pouvoir de prélever des droits de passage sur les marchandises transportées par ces voies de communications fluviales. Je crois que mon honorable ami comprendra, en y réfléchissant, que bien qu'il puisse être convenable et même désirable dans l'intérêt du public que l'on accordât à une compagnie quelconque le droit de creuser des canaux qui reliassent ces cours d'eau, il ne le serait pas de conférer à aucune compagnie privée aucun monopole sur ces vastes pièces navigables situées dans l'ouest de la province d'Ontario et dans les provinces de Manitoba, de Saskatchewan et d'Alberta. C'est pourquoi je crois devoir m'opposer à la 2e lecture du bill.

M. CONMEE: Je crois que le ministre est absolument dans l'erreur en ce qui concerne la portée du bill en question. Je n'y vois rien qui demande un pouvoir plus étendu que celui que l'on confère d'ordinaire aux compagnies fondées dans le but d'ouvrir des canaux, et je pense que si quelqu'un doit être tenu responsable de ce bill, c'est le ministre lui-même.

L'objet de ce bill est d'ouvrir une voie navigable entre le lac Supérieur et le lac Winnipeg et la rivière Saskatchewan, en suivant la rivière de la Pluie, et en traversant le lac de la Pluie et le lac des Bois. Ce bill fut soumis à la législature il y a deux ans. A cette époque, certains fonds furent votés, et les intéressés et le public en général, croyaient que le Gouvernement allait construire une écluse sur la rivière de la Pluie, à un endroit nommé les Rapides du Long-Sault. Je ne doute aucunement des bonnes intentions du ministre, mais l'écluse attendue n'a point été construite. A cause des complications internationales qui n'ont point encore été réglées, on a cru qu'en vue de tourner les difficultés, on pourrait constituer en corporation une compagnie qui eût les mêmes pouvoirs au Canada et aux Etats-Unis. Ce bill-ci a été présenté partiellement dans le but de surmonter cette difficulté. Le présent bill ne confère de pouvoirs spéciaux ni ne donne aucun monopole sur. . . .

L'hon. M. PUGSLEY: Voyez l'article 8, paragraphe "c".

M. CONMEE: Ce n'est qu'une partie des pouvoirs de le compagnnie de "construire, creuser, ériger et faire tous les chenaux, écluses", etc. Quel monopole y a-t-il là-dedans?

L'hon. M. PUGSLEY: Cette clause finit par ces mots: "dans et le long de la rivière Saskatchewan.

M. CONMEE: Oui, et le long de n'importe quelle autre rivière. Mais il n'y a pas là un iota de monopole. Voyez, par exemple, l'article 12:

Avant que la compagnie défonce le terrain ou commence la construction de quelques-uns des canaux ou autres ouvrages par la présente loi autorisés, les plans, le tracé, les dimensions et tous les détails nécessaires quant à ces ca-

naux et autres ouvrages ainsi autorisés, doivent être soumis au Gouverneur en conseil et agréés par lui.

Si cette garantie ne suffit pas, établissons quelque autre autorité dont on devra obtenir la sanction.

En outre, si le ministre veut bien consulter l'article 14, il y verra les dispositions suivantes:

Rien dans la présente loi ne sera tenu comme conférant à la compagnie un droit antérieur ou exclusif à toute prise d'eau non développée ou en cours de développement par la compagnie ; tous les privilèges de prise d'eau dans quelque cours d'eau visé par la présente loi et non développée ou en cours de développement par la compagnie, ne seront exercés que du consentement du Gouverneur en conseil et dans ce cas, seulement en la manière et dans la mesure d'un arrtêé du conseil rendu à cet effet.

Si le ministre peut indiquer une meilleure sauvegarde, une garantie préférable, que l'on puisse insérer dans le bill, qu'il parle. Je crois être certain que les promoteurs ne s'y opposeront point. Etant chargé de présenter ce bill je serais heureux que qui que ce soit voulût bien indiquer quelque amélioration. Je me suis efforcé, par tous les moyens que j'ai pu, d'y insérer des dispositions ayant pour but de protéger les intérêt du public, et de rendre cette loi telle, qu'il me soit possible de la justifier dans ma circonscription électorale; car, bien que cette loi puisse intéresser d'autres circonscriptions, elle intéresse tout spécialement la mienne.

Mais, assurément ce n'est point donner à une compagnie un monopole sur des cours d'eau, que de dire qu'elle aura le pouvoir de creuser des canaux assez profonds pour que la navigation y soit possible. N'importe qui y pourra passer librement, et la compagnie ne pourra exiger que les droits autorisés par le Gouverneur en conseil ou par le ministre des Travaux publics. Je prétends que le bill devrait être entendu en 2e lecture; et, s'il s'y trouve quelques dispositions dangereuses, que le ministre, ou n'importe qui, veuille bien rédiger une clause qui les satisfasse, et nous serons heureux de l'adopter.

M. SPROULE: L'honorable député de Thunder-Bay et Rainy-River (M. Conmee) dit qu'il ne voit rien d'extraordinaire dans le bill en question. Je le crois bien; nous avons pris l'habitude de lui accorder tout ce qu'il demande. Mais il arrive que le Gouvernement a changé ses vues en ce qui concerne les voies et les forces hydrauliques. L'année dernière, l'honorable député présentait à cette Chambre un projet de loi ayant pour objet de conférer à l'Ontario and Michigan Power Company un certain monopole sur l'une de ces rivières. Cette Chambre ayant décidé qu'elle ne devait point accorder ce privilège, l'honorable député fut obligé d'abandonner momentanément ce projet.

M. CONMEE: L'honorable député (M. Sproule) fait erreur. La loi fut votée.

M. SPROULE: Mais l'honorable député n'obtint pas tous les droits et privilèges qu'il désirait.

M. CONMEE: Si, en ce qui concerne les eaux dont il s'agit dans le présent bill.

M. SPROULE: Il me semble qu'en présence de la ligne de conduite adoptée par les provinces du Dominion de conserver autant que possible, les forces hydrauliques et les voies d'eau sous l'autorité du Gouvernement et de n'en point céder le monopole à des individus privés, nous n'agirions ni dans l'intérêt du Dominion ni dans celui des provinces en conférant les pouvoirs et privilèges demandés dans ce bill. Je crois, avec le ministre des Travaux publics que ce projet de loi ne devrait pas être adopté par cette Chambre. L'honorable député (M. Conmee) dit que l'on pourrait y insérer toutes les garanties additionnelles désirables. Mais, l'objet des constitutions en corporation n'est point d'obtenir le droit de creuser un canal ou de disposer d'une force hydraulique. Celui qui a obtenu une charte s'efforcera, dans la suite, à acquérir des privilèges en prétextant que sa charte lui donne le droit de construire ces digues, et que, conséquemment, il est libre de mettre à profit les pouvoirs que lui confère sa charte. Je crois qu'il est généralement admis que, lorsque la charte d'une corporation lui donne certains pouvoirs, elle a le droit de s'en prévaloir pour atteindre le but qu'elle se propose. Dans le cas qui nous occupe, ces droits et privilèges pourraient avoir pour effet de forcer la main à une province ou à une municipalité qui ne consentirait point à donner les pouvoirs demandés par la compagnie. C'est pourquoi, je suis d'avis que le bill ne vaut rien, absolument rien. De plus, si j'ai bien compris, certains intérêts internationaux sont en jeu. Pourquoi une compagnie privée obtiendrait-elle un monopole sur un cours d'eau ou partie de cours d'eau international? Les deux pays pourraient exercer ce monopole de gré à gré, mais je crois qu'il serait radicalement absurde de l'accorder à une compagnie privée.

Cette partie du pays nous est à peu près inconnue; nous ignorons la nature du territoire dont nous prendrons possession dans cette région. Il existe une commission ayant mission de veiller à tout cela: forces hydrauliques, cours d'eau, forêts et autres ressources naturelles; aussi bien faut-il se garder de gêner davantage la liberté de cette commission, en attendant qu'elle développe un système convenable, qui puisse recevoir l'assentiment et des autorités provinciales et du Gouvernement fédéral.

M. McCARTHY: Le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) affirme, si je ne me trompe, que le projet de loi à l'étude intéresse l'Alberta. J'ai lu le bill et je serais bien aise que le ministre me signalât l'article qui atteint ou intéresse cette province.

L'hon. M. PUGSLEY: L'article 8, paragraphe "c" autorise les travaux d'améliorations sur la rivière Saskatchewan et un autre article autorise l'exercice de certains droits là où s'effectuent des travaux d'améliorations sur la rivière. De l'agrément de cette Chambre, je désire présenter quelques observations, surtout en vue des allégations formulées par l'honorable député (M. Conmee) initiateur du projet de loi.

M. McCARTHY: Le ministre voudrait-il bien nous dire en quel sens ce projet de loi intéresse l'Alberta?

L'hon. M. PUGSLEY: Que l'honorable député veuille bien se reporter à l'article 8. En voici le texte:

8. La compagnie peut:

a) tracer, creuser, construire, ériger, entretenir et mettre en service un canal et les chenaux s'y accordant, de quelque point sur la baie du Tonnerre, dans le lac Supérieur, ou d'un point sur la rivière Pigeon ou près de cette rivière, par la route la plus praticable jusqu'au lac à la Pluie; de là, par voie de la rivière à la Pluie, jusqu'au lac des Bois; de là d'un point de la limite ouest du lac des Bois par la route la plus praticable, jusqu'à la rivière Rouge et au lac Winnipeg; ou du lac des Bois, par voie de la rivière Winnipeg, jusqu'au lac Winnipeg; de là, par voie de Cross-Lake, des Grands rapides, du lac des Cèdres jusqu'à la rivière Saskatchewan et en outre jusqu'aux lacs Winnipeggosis et Manitoba;

b) draguer, approfondir et élargir la rivière Assiniboine...

M. CONMEE: Ce paragraphe est biffé.

L'hon. M. PUGSLEY (lisant)

...et effectuer tous autres travaux d'améliorations nécessaires sur ladite rivière jusqu'à la ville de Brandon;

c) construire, creuser, ériger et faire tous les chenaux, écluses, barrages, détournements et cours d'eau nécessaires pour la bonne mise en service d'un canal de navigation, pour créer et mettre en service une voie navigable, par lesdits points, du lac Supérieur aux lacs Winnipegosis et Manitoba, et dans la rivière Saskatchewan et le long de cette rivière.

Cet article autorise la compagnie à détourner les eaux d'une partie quelconque de la rivière, à en rectifier le cours, à effectuer des travaux jugés nécessaires pour l'amélioration de la navigation de la Saskatchewan. S'il s'agissait d'attribuer à une compagnie d'intérêt privé cette juridiction qui ne devrait résider que dans le Gouvernement fédéral...

M. CONMEE: Il en est ainsi. Que dites-vous de l'approbation du plan?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est une autre question. Si le Parlement sanctionnait cette mesure en accordant l'autorisation et la personnalité civile à la compagnie, l'exécutif, à mon avis, aurait le devoir d'approuver les plans qui lui seraient présentés; car il ne conviendrait pas que l'exécutif refusât de souscrire à l'initiative prise par le Parlement.

Le promoteur du projet de loi a mentionné l'existence d'une écluse aux rapides du Long-Sault, sur la rivière à la Pluie. J'en conviens, c'est là un ouvrage utile et si le projet de loi se bornait à cet ouvrage, ou bien, lorsque ce projet viendra en discussion devant le comité, s'il était entendu qu'il se limiterait à cet ouvrage, je serais bien aise de prêter mon appui au bill et voici pourquoi. L'an dernier et les années précédentes, si je ne me trompe, le Parlement a ouvert un crédit affecté à la construction d'une écluse aux rapides du Long-Sault sur la rivière à la Pluie. Cet ouvrage est essentiel à la navigation de cet importante voie fluviale de l'intérieur. Mon département a fait dresser des plans et a demandé à la commission des voies navigables internationales l'approbation de ces plans. Pour une raison quelconque, la commission n'a pas jugé bon de régler cette question et elle a suggéré d'adresser une demande en ce sens au gouvernement des Etats-Unis. Une demande fut donc presentée au gouvernement des Etats-Unis, dans le but d'obtenir pour ce Gouvernement l'autorisation de construire l'écluse nécessaire dans la rivière à la Pluie; or, le gouvernement des Etats-Unis, ou ceux qui prétendaient parler en son nom, déclarèrent qu'à leur avis, c'était là une chose qu'il ne serait pas utile de faire et à laquelle ils ne sauraient donner leur assentiment, c'est-à-dire, autoriser un gouvernement étranger à construire un ouvrage qui serait partie en territoire américain; et on refusa d'accorder l'autorisation demandée. Ceux que nous consultions au sujet de ces travaux étaient d'avis qu'il vaudrait mieux obtenir l'autorisation législative du Parlement canadien ainsi que de l'état du Minnesota. Si l'objectif de ce bill est d'assurer la construction de l'ouvrage en question, d'autoriser une compagnie à obtenir son institution des parlements des deux pays, je me ferai un plaisir de prêter à ce projet de loi tout l'appui en mon pouvoir.

Seulement, je ferai observer ici que ce bill embrasse un bien plus vaste champ et s'il était adopté et mis à application, il apporterait de graves obstacles à l'œuvre d'amélioration de ces voies navigables, surtout à celle de la rivière Saskatchewan, le projet actuellement à l'étude. On demande au Parlement, cette session-ci, un crédit

affecté à des travaux d'amélioration dans la rivière Saskatchewan, tels que la construction de barrages avec murs en aile, et il figure au budget un crédit destiné à la construction d'un ou deux dragueurs. Nous avons fait faire une première étude du lit géologique de la rivière, et le Gouvernement entend apporter toute la diligence raisonnable dans l'exécution des travaux d'amélioration de cette importante rivière. A mon avis, ce serait une grave erreur d'accorder à une compagnie privée des droits quelconques sur les eaux navigables de la Saskatchewan, droits que ce bill cherche à faire conférer. Que l'honorable député me donne l'assurance qu'il ne vise qu'à développer ou construire une écluse aux rapides du Long-Sault, dans la rivière à la Pluie, et je ne m'opposerai pas à l'adoption du bill en 2e délibération, avec l'entente que l'honorable député consentira à l'élimination de certains pouvoirs demandés par ce bill, lorsqu'il viendra en délibération devant le comité. Je ne voudrais rien faire qui pût créer le moindre obstacle à la construction d'une écluse aux rapides du Long-Sault.

M. BOYCE: En lisant cet article 8 du bill où figurent les fort modestes pouvoirs demandés par l'initiateur de la mesure, il me vient à la pensée de m'informer du député de Thunder-Bay et Rainy-River (M. Conmee) si l'on n'a pas fait quelque oubli. D'autre part, ce bill contient une foule de choses qui n'y devraient pas figurer. A mon avis, pour plusieurs raisons, autres que celles alléguées par le ministre des Travaux publics, il convient de ne pas adopter ce projet de loi en 2e délibération.

L'an dernier, le débat a longuement roulé sur un autre projet présenté par le député de la baie du Tonnerre et de la rivière à la Pluie, projet contenant nombre de dispositions qui figurent dans le bill à l'étude; il s'agit du bill tendant à autoriser la compagnie de force d'Ontario et du Michigan. En présence de ce qui s'est déroulé ici, depuis que la Chambre a été saisie de ce bill, et en vue des efforts tentés par l'honorable député pour utiliser aujourd'hui les pouvoirs conférés par le bill en question, après que les contribuables intéressés ont repoussé les propositions contenues dans ce bill, il me semble qu'il faut mûrement réfléchir avant d'adopter le projet à l'étude.

L'hon. M. PUGSLEY: Je rappelle l'honorable député au règlement. En discutant le fond même d'un projet de loi, il ne convient pas d'aborder la discussion de quelque autre bill.

M. BOYCE: Je prétends être dans la question. Je veux mettre en relief le contraste existant entre ce bill et un projet de loi adopté par la Chambre, l'an dernier, je veux aussi montrer ce que ces deux mesures ont de commun; je tiens à prouver que les pouvoirs que l'honorable député n'a pas réussi à obtenir par la loi constituant en corporation la compagnie de force d'Ontario et du Michigan, il entend demander au Parlement de les lui accorder dans ce bill tendant à autoriser la compagnie de construction et de canal des voies navigables internationales. Voilà ce que je me propose de démontrer. Par l'article 7 de la loi constituant en corporation la compagnie de force d'Ontario et du Michigan, l'honorable député s'est fait autoriser à:

Acquérir, développer, améliorer, entretenir et exploiter les forces hydrauliques utiliser, fournir et vendre la force hydraulique pour tout moyen d'emploi, produire, au moyen de la force hydraulique ou autrement l'électricité, la chaleur, la lumière et toute autre forme d'énergie et aux fins de la transmettre et en fournir l'usage d'une manière quelconque et, subordonnément aux dispositions ci-après contenues, la vendre et en fournir l'usage d'une manière quelconque en tout endroit du Canada et des Etats-Unis, et subordonnément aux prescriptions de la loi sur l'exportation de l'électricité et des fluides.

Voilà le paragraphe "a" de l'article 7 du chapitre 115 des statuts de la dernière session. Cette compagnie s'engage à fournir la force puisée dans la rivière Pigeon, dans la région de la baie du Tonnerre, entre autres cours d'eau, à fournir l'énergie électrique, la force hydraulique, etc., puisée, entre autres, dans la rivière Pigeon, qui se jette dans la baie du Tonnerre. Ici on retrouve la rivière même qui figure dans l'article 8; les mêmes pouvoirs que confère un autre bill; car dans l'article 8 du bill à l'étude (paragraphe h) les initiateurs de la mesure demandent l'autorisation de:

Utiliser, vendre, louer ou aliéner autrement l'eau amenée par ou pour lesdits canaux, chenaux ou autres ouvrages, si à un moment quelconque cette eau peut être utilisée pour des usages autres que ceux de la navigation, et subordonnément aux prescriptions de la présente loi; affermer ou fournir ou autrement aliéner la force hydraulique, l'énergie électrique ou d'autres genres de force ou d'énergie créée ou rendue utilisable ou obtenue par ou de tout canal, écluse, chenal ou autre ouvrage, par la présente loi autorisé.

Dans la loi constituant en corporation la compagnie de force d'Ontario et du Michigan les pouvoirs sont circonscrits par une double condition: l'autorisation de l'exécutif, puis relativement aux villes de Port-Arthur et de Fort-Williams, le consentement de ces municipalités, par voie de règlement. Le promoteur du bill a essayé d'obtenir de la ville de Port-Arthur, aux termes de l'article figurant dans la loi constituant en corporation la compagnie de force d'Ontario et du Michigan, l'adhésion des contribuables à un projet de loi autorisant l'utilisation de leur force hydraulique, et il s'est livré à ce sujet une assez vive campagne, le résultat étant que la ville de Port-Arthur n'a pas donné son acquiescement aux pro-

positions contenues dans le règlement qui, en définitive, fut mis au rancart. Grâce à la loi proposée en ce moment, et en vue de cette partie du texte dont j'ai donné lecture et d'autres parties du bill, l'article 13 entre autres, il semble fort possible que l'honorable député puisse se trouver dans une situation similaire à celle qu'il aurait occupée, si ce règlement eût été adopté; car, si je ne me trompe, le consentement des municipalitiés n'est nullement prescrit dans le bill à l'étude. L'honorable député outrepasse donc les limites voulues ici, et en ce qui concerne ces parties des cours d'eau entre la baie du Tonnerre et le lac des Bois, il empiète sur la juridiction provinciale; aussi ce projet de loi prête-t-il à la critique à cet égard et il importe de ne pas l'adopter en 2e délibération.

M. CONMEE: Monsieur l'Orateur. . .

M. l'ORATEUR: En vertu de l'article 21, l'honorable député a le droit de répondre comme proposeur de la 2e lecture du bill, mais je tiens à demander si quelque autre honorable député désire parler sur cette motion avant la clôture du débat.

M. MIDDLEBRO: Je constate par le bill du Michigan and Ontario Power, adopté à la session dernière qu'un certain nombre de restrictions ont été introduites dans ce bill et qu'elles ne paraissent pas dans celui-ci. Ce bill, d'une façon plutôt silencieuse, accorde le même pouvoir de produire de l'électricité qui avait été accordé par le bill du Michigan and Ontario Power, quand il a été présenté pour la première fois à la Chambre, à la session dernière. Par exemple, ce bill accorde une autorité suffisante pour produire de la force électrique, mais il ne contient pas de disposition prévoyant la vente ou l'exportation de la force, conformément aux restrictions contenues dans la loi relative à la Michigan and Ontario Power Company. Il y a cinq ou six articles omis dans ce bill qui ont été introduits dans l'autre bill. Prenez par exemple l'article 13 du bill du Michigan and Ontario Power:

Excepté les cas expressément prévus ailleurs dans la loi, la disposition de la loi d'inspection de l'électricité, 1907 et de la loi d'exportation d'électricité et de fluide, s'appliqueront à la compagnie et à ses entreprises.

Une des plus fortes objections présentées l'an dernier était que le bill donnait à la compagnie le pouvoir d'exporter de l'électricité sans restriction, contrairement au système adopté par l'administration de l'Ontario relativement à la production de la force électrique. Je pense que nous devrions insérer les mêmes articles dans ce bill, dans le cas contraire les promoteurs obtiendraient exactement les mêmes privilèges qui étaient compris dans le bill de la dernière session. On devrait aussi insérer un article déclarant qu'on ne traversera pas le territoire d'une municipalité sans le consentement de cette municipalité. Il y avait un article de ce genre dans le bill de l'an dernier. Avant que la compagnie puisse entrer dans une municipalité, il faut avoir son consentement. Je remarque dans l'article interprétatif que le mot "terrain" doit signifier "terrain recouvert d'eau", de telle sorte que le mot "terrain" signifie tout ce qui est à la surface de la terre. On dit que la compagnie pourra exproprier les terrains recouverts d'eau.

Elle aura le pouvoir absolu d'exproprier non pas seulement un terrain, mais un terrain recouvert d'eau et je prétends que cela empêchera le ministre des Travaux publics de s'interposer si cette compagnie désire construire des bassins ou des barrages en travers des cours d'eau navigables. Le pouvoir accordé est si étendu que la compagnie peut construire, si elle le désire, un bassin ou un barrage à travers un cours d'eau navigable quelconque, en vertu de l'article disant que le terrain comprend le terrain recouvert d'eau. Je ne crois pas que l'on a eu l'intention d'accorder des pouvoirs aussi étendus. Je n'ai eu que quelques minutes pour examiner ce bill et je crois que des honorables députés devraient avoir plus de temps pour l'étudier avec soin et pour se rendre compte des pouvoirs qui sont accordés par ce bill. Il me semble que ce bill est destiné à donner à ces promoteurs ce que le bill de l'an dernier ne leur avait pas accordé.

M. CONMEE: Je crois que l'honorable député n'a pas le droit de faire cette insinuation.

M. MIDDLEBRO: J'ai déjà signalé une quantité de choses que ce bill accorde aux promoteurs et que nous n'avons pas accordées l'an dernier, que nous avons expressément supprimées. Je constate que la rivière Pigeon était mentionnée dans le bill de l'an dernier et qu'elle l'est encore dans celui-ci. Mes collègues se souviennent de la grande lutte que nous avons soutenue l'an dernier à propos de l'autorisation que la compagnie demandait pour pouvoir développer de la force électrique sur la rivière Pigeon et aujourd'hui cette compagnie revient et demande l'autorisation de produire de l'électricité sur la même rivière en omettant les clauses restrictives qui avaient été insérées dans le bill de l'an dernier.

M. CONMEE: L'honorable député n'a aucun motif d'insinuer que ce bill a pour but d'accorder les pouvoirs dont il parle. Comment le sait-il? Qui le lui a dit?

M. MIDDLEBRO: Vous pouvez seulement juger par l'intention du bill lui-même.

M. CONMEE: Si le bill accordait les pouvoirs imaginés par l'honorable député, il pourrait peut-être les trouver étendus. Prenez, par exemple, l'autorisation d'exproprier les terrains recouverts d'eau. Comment un canal peut-il être construit sans qu'un terrain soit recouvert d'eau? Existe-t-il un autre moyen de faire un canal que d'utiliser un terrain recouvert d'eau?

M. MIDDLEBRO: Il n'y a pas d'eau du tout dans le canal de Newmarket.

M. CONMEE: Je ne plaisante pas sur cette question qui est d'une très grande importance. Quand l'honorable député du Sault-Sainte-Marie (M. Boyce) prétend que ce bill est destiné à accorder des pouvoirs qui ont été accordés l'an dernier, dans l'autre bill, il est dans une erreur complète.

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

M. CONMEE: Vous avez laissé cette impression dans mon esprit.

M. BOYCE: J'ai dit que ce bill n'était pas limité par les mêmes restrictions que celles imposées dans le bill de l'an dernier, mais qu'en somme il donnait à peu près les mêmes pouvoirs ou même des pouvoirs plus étendus sans les restrictions.

M. CONMEE: Mon honorable ami est absolument dans l'erreur. L'un était un bill pour la production et la distribution de la force électrique purement et simplement ; celui-ci est un bill pour la construction d'un canal.

M. BOYCE: Vous ne demandez pas ce pouvoir dans ce bill?

M. CONMEE: Nullement. Si vous prenez l'article 13 vous verrez que si dans l'exécution d'un ouvrage la compagnie crée une force électrique ou hydraulique supérieure à ce qui peut être nécessaire à son propre usage elle peut disposer d'une partie de ce supplément sans nuire à la navigation.

M. BOYCE: Que signifie l'article 8.

M. CONMEE: L'article 8 fait partie du bill. Il dispose simplement qu'elle peut le faire.

M. BOYCE: Faire quoi?

M. CONMEE: Mais si elle le fait, le contrôle est prévu par l'article 13. L'article 13 dit:

Dans le cas ou la compagnie en tout temps créerait une force électrique ou hydraulique.

Cet article la place sous la commission des chemins de fer du Canada et il ne dispose pas du tout de la vente ou de la distribution de la force électrique Il n'accorde pas à la compagnie l'autorisation de vendre ou de distribuer à aucune municipalité ou par une ligne de transmission ou de faire aucune des choses que mon honorable ami s'imagine qu'elle peut faire, afin de pouvoir soutenir quelque autre théorie. Dans ce bill il n'y a pas d'autre but que de construire un canal.

M. MIDDLEBRO: Que signifient les mots "fourniture d'énergie électrique"?

M. CONMEE: Où l'honorable député trouve-t-il ces mots?

M. MIDDLEBRO: Dans le paragraphe 8 de la clause "a".

M. CONMEE: Cette clause dispose que la compagnie aura une force électrique pour manœuvrer ses écluses.

M. MIDDLEBRO: Elle dit que la compagnie peut fournir de l'énergie électrique.

M. CONMEE: Exactement. Tous les canaux que l'on construit développent des chutes d'eau ou des pressions hydrauliques et les portes et les écluses des canaux modernes sont manœuvrées par l'électricité.

M. MIDDLEBRO: Il n'y a pas de force sur cette terre qui puisse empêcher un homme de produire pour lui-même de la force hydraulique, c'est seulement quand il désire la vendre aux autres qu'il a besoin d'une loi d'autorisation.

M. CONMEE : Je suis content que mon honorable ami ait cette idée et dans ce cas il n'a pas besoin de s'alarmer au sujet de la rédaction du paragraphe 8.

M. MIDDLEBRO : L'honorable député ne veut pas mal interpréter mes paroles. Je dis qu'il peut aller dans son arrière cour et y produire de l'électricité tout son content pour son propre usage, mais quand il est question de fournir de l'électricité, cela veut dire que vous avez l'intention de la fournir à quelqu'autre.

M. CONMEE : C'est parfaitement exact. Ce bill donne à la compagnie l'autorisation d'utiliser pour son propre usage la pression électrique ou hydraulique.

M. MIDDLEBRO : Je ne crois pas que ce soit le sens.

M. CONMEE : Attendez que j'aie fini. Je vais faire de mon mieux pour éclairer l'honorable député et si je n'y parviens pas, ce ne sera pas de ma faute. Le bill dispose qu'après avoir construit les écluses et avoir detenu la source hydraulique, s'il y a plus d'eau qu'il n'en faut pour la navigation, la compagnie peut utiliser ce surplus pour créer de l'électricité dans le voisinage immédiat de l'entreprise, mais non pas la transmettre.

M. MIDDLEBRO : La vendre?

M. CONMEE : Oui pour des besoins industriels si quelqu'un en a besoin dans le voisinage. L'honorable député pense-t-il qu'il convient de lier les capitalistes et de leur dire que s'ils ont un surplus de pouvoir ils ne pourront pas le céder à d'autres? Ce n'est pas là utiliser nos ressources naturelles.

M. BOYCE : Existe-t-il quelque chose dans la loi qui empêche la vente de l'électricité ou de l'énergie à Port-Arthur, à Fort-William ou à toute autre municipalité. . . .

M. CONMEE : Dans cette loi il n'y a aucune autorisation de transmettre. . . .

M. BOYCE: Laissez-moi finir la question. Existe-t-il quelque chose qui empêche la vente de cette énergie à Port-Arthur, à Fort-William sans le consentement de la municipalité accordé par un règlement?

M. CONMEE : Dans le bill il n'y a aucune disposition pour autoriser une ligne de transmission, ni d'autorisation pour distribuer de l'électricité. Le bill ne permettra pas à la compagnie de vendre de l'énergie électrique à une municipalité ou dans une municipalité sans le consentement de la municipalité parce que la loi générale y pourvoit.

M. MIDDLEBRO : Où se trouve cette restriction?

M. CONMEE: L'article 13 stipule que l'énergie ne pourra être fournie que dans le voisinage de l'installation. L'honorable député (M. Boyce) dit qu'il y a dans ce bill beaucoup de choses qui ne devraient pas y être. Je suis aussi de cet avis et je dirai, de plus, que nous avons dans presque toutes nos lois beaucoup de choses inutiles.

L'hon. M. PUGSLEY: J'appellerai l'attention de l'honorable député sur le premier paragraphe de l'article 1er qui donne la définition du mot "canal" et cela comprend des rivières et des lacs.

M. CONMEE: Je demande à l'honorable ministre comment on pourrait construire un canal dans cette région sans comprendre dans ce canal les lacs, les rivières et les chenaux. Mon honorable ami dit que si ce bill a pour objet la construction d'une seule écluse sur la rivière à La-Pluie, au Sault-Sainte-Marie, il l'appuiera, mais il devrait savoir que si la compagnie est restreinte à une écluse unique, que si elle ne peut pas utiliser les lacs et les cours d'eau pour opérer des raccordements, elle ne pourra jamais rendre son entreprise profitable. Si on lie ainsi les mains de cette compagnie, elle devra retirer son bill. Par ce canal on se propose d'établir une voie navigable depuis le lac Supérieur jusqu'à la Saskatchewan et le ministre des Travaux publics nous apprend que le Gouvernement a l'intention d'améliorer la navigation sur la Saskatchewan. Le bill aura toujours eu cela de bon qu'il nous aura valu cette déclaration du ministre et pour ce qui concerne la Saskatchewan, je suppose que les promoteurs du projet n'auront pas d'objections à renoncer à cette partie du bill. Ce sont les avocats de la compagnie qui ont mis toutes ces conditions dans le bill, et pas moi. Je ne l'ai pas redigé; je suis simplement chargé de le présenter à la Chambre.

M. STAPLES: Il m'en coûte d'interrompre les éloquentes tirades de mon honorable ami, mais je dois faire remarquer que l'heure réservée à la discussion des projets de loi d'intérêt privé est expirée.

M. CONMEE: Je voulais simplement expliquer qu'à l'heure présente plus de mille milles de cette route sont déjà navigables.

M. l'ORATEUR: L'honorable député pourra continuer quand le bill reviendra sur l'ordre du jour.

M. CONMEE: Très bien.

REPRISE DU DEBAT SUR LA COMMISSION DES PECHERIES DU MANITOBA.

L'heure réservée à la discussion des projets de loi d'intérêt privé étant expirée, la Chambre reprend la discussion sur la motion tendant à passer aux subsides.

M. H. BRADBURY (continuant): Au moment où la séance a été suspendue, à six heures, je parlais du rapport de la commission des Pêcheries signé par MM. Prince, D. F. Reid et Hugg. Je ne ferai pas lecture à la Chambre de ce rapport ce soir, vu que j'ai déjà traité cette question au long, à la dernière session. Cependant, je tiens à rappeler les conclusions de ce rapport pour mettre la Chambre bien au courant de la situation. Il y a eu un temps où le lac Winnipeg était probablement celui qui fournissait le plus de poissons blancs, sur ce continent, et quand on songe qu'à l'heure présente il est presque épuisé, on a une idée de ce qui a été fait depuis 15 ans, en dépit des protestations publiques et particulières envoyées au Gouvernement contre les moyens employés par le trust américain du poisson dans ces eaux.

Pour l'information de la Chambre, je puis dire que la Booth Fish Packing Company, de Chicago, l'immense pieuvre qui étend ses tentacules sur tous les lacs et cours d'eau du Canada où il y a du poisson, a plus fait pour ruiner les pêcheries du Manitoba que toutes les autres influences réunies. J'ajouterai, monsieur l'Orateur, que la compagnie Booth a pu arriver à ce résultat grâce à la coopération et l'influence de certains Canadiens. La loi ne permettait pas aux Américains d'obtenir des licences dans ces eaux, aussi se servirent-ils de noms canadiens pour arriver à

leur but, et ils formèrent la société dite Dominion Fish Company ayant pour président le capitaine Wm Robinson, de Selkirk, et c'est par ce moyen que les Américains obtinrent l'autorisation de faire la pêche dans ces eaux, en dépit des lois du pays.

Il est facile de démontrer, à l'aide des documents officiels conservés dans les bureaux du département, que le Gouvernement a été averti à maintes reprises que la Dominion Fish Company n'était autre, en réalité, que la Booth Fish Packing Company, de Chicago.

Mais toutes les représentations faites au ministre par des hommes haut placés et par les colons que cette compagnie dépouillait de leurs droits, furent inutiles Il paraissait impossible d'obtenir le redressement de ces griefs; cependant, après des années de longs et pénibles efforts on réussit à obtenir du Gouvernement qu'il fît une enquête, et c'est le résultat de cette enquête que nous avons ce soir devant nous.

Une des raisons pour lesquelles je saisis la Chambre de cette question, en ce moment, c'est que ce n'est pas le premier rapport d'une commission royale que reçoit le département de la Marine et des Pêcheries. En 1884 ou 1885, à la demande d'un grand nombre de colons, auxquels j'avais offert mon concours, le ministre de la Marine et des Pêcheries du jour, sir Charles Hibbert Tupper, consentit à instituer une commission. Nous nous plaignions à cette époque que les Américains avaient la haute main sur nos pêcheries; qu'ils violaient la loi en tendant deux fois plus de filets que la loi ne le permettait; qu'ils contaminaient l'eau avec les déchets de poisson et qu'ils épuisaient nos pêcheries.

Cette commission présenta un rapport, mais on fit agir des influences assez puissantes pour empêcher le département d'agir. Ce rapport, qui couvre trois ou quatre cents pages format foolscap, donne droit aux pétionnaires sur tous les points, mais il est resté lettre morte et je suppose qu'à l'heure présente, il est enfoui dans quelque coin ignoré du département des Pêcheries.

C'est pour que le même sort ne soit pas réservé au rapport de la dernière commission, que je saisis la Chambre de cette question. Je veux que la Chambre sache que le trust américain du poisson possède dans la place des amis assez puissants pour empêcher le Gouvernement de tenir compte des conclusions du rapport de ses commissaires, malgré que ces conclusions condamnent formellement le système en vigueur.

J'espère cependant, qu'on ne permettra à aucune influence d'intervenir auprès du ministre ou du Gouvernement pour l'empêcher de donner effet aux conclusions de ce rapport. Je dois dire cependant que je n'approuve pas une ou deux de ces conclusions que je considère comme trop radicales pour être appliquées immédiatement.

Le rapport demande que la pêche soit interdite dans le lac Winnipeg à partir de l'année 1911, et cependant le capitaine Robertson, de Winnipeg, ex-président de la "Dominion Fish Co." qui n'est qu'un prête-nom de la "Booth Fish Packing Co.", de Chicago, appareille en ce moment une flotte de 26 navires à voiles et deux remorqueurs pour faire la pêche dans le lac Winnipeg, l'été prochain.

Ces compagnies comprennent que l'opinion publique est montée contre elles et demande que le Gouvernement protège nos pêcheries. Ces compagnies savent que l'été prochain est la dernière chance qu'elles auront, d'ici à quelques années du moins, et si personne n'intervient, les dommages qu'elles causeront seront peut-être irréparables.

J'espère donc que le Gouvernement imposera à la pêche sur le lac Winnipeg, l'été prochain, des restrictions suffisantes pour empêcher qui que ce soit de ruiner à tout jamais, ces précieuses pêcheries.

Je ne veux pas infliger à la Chambre la lecture de ce rapport, mais avec votre permission, monsieur l'Orateur, je le communiquerai aux sténographes—il couvre à peine deux ou trois pages.

M. l'ORATEUR: La règle est de donner lecture de tout ce que l'on veut faire consigner dans les "Débats."

M. BRADBURY: Si vous insistez pour que j'en fasse la lecture. . .

M. l'ORATEUR: Ce n'est pas pour le plaisir d'en entendre la lecture, mais la règle est de ne publier dans les "Débats" que ce qui a été dit dans la Chambre. L'honorable député devra donner lecture du rapport, s'il désire qu'il soit publié dans les "Débats".

M. BRADBURY: Je considère absolument nécessaire de consigner au moins une partie de ce rapport dans les "Débats". Au moment où la séance a été suspendue, à six heures, j'avais commencé la citation et en voici la suite:

Nous sommes convaincus que le département devra changer radicalement le système en vigueur pour l'inspection, la surveillance et l'octroi des permis, s'il veut que la loi soit rigoureusement observée. Nous avons constaté que les fonctionnaires actuels sont impuissants mal rétribués, sans moyens de transport, mal instruits de leurs devoirs. Ils négligent généralement de dénoncer les infractions à la loi, commises dans leurs localités. Même quand ces fonctionnaires font un rapport à l'inspecteur du district, il arrive fréquemment qu'ils ne reçoivent pas d'instructions concernant ces infractions, vu la lenteur du système en vigueur. Il en résulte de longs retards et bien souvent, quand arrive le temps du procès, on est incapable de prouver que la loi a été violée. Nous avons cons-

taté que l'inspecteur en chef, à l'époque la plus critique de l'année, était occupé aux stations de pisciculture et partant, obligé de négliger les devoirs de sa charge. S'il est absolument nécessaire que l'inspecteur en chef s'absente fréquemment de son bureau, on devrait lui donner un adjoint.

L'inspecteur ne peut pas exercer une surveillance effective sur le lac Winnipeg, avec les moyens dont il dispose; son bateau "Lady-of-the-Lake" est tout à fait impropre à ce service.

Au cours du débat sur cette même question, l'an dernier, j'ai expliqué que le Gouvernement avait acheté, pour la surveillance du lac Winnipeg par l'inspecteur, un navire de fort tonnage qui a coûté $8,000, et environ $7,000 par année de frais d'exploitation et d'entretien, d'après les états déposés. C'est le comble de la folie d'avoir mis un semblable navire sur ce lac. Il est absolument inutile au but dans lequel il a été acheté, comme je l'ai fait remarquer dans le temps, et la commission, dans son rapport dit:

Ses vastes dimensions donnent l'éveil à tous ceux qui violent la loi. Un petit remorqueur rapide ou une chaloupe à vapeur devrait être mis en service sur le lac Winnipeg et même sur les lacs les plus importants de la province.

10. Nous avons eu beaucoup de difficultés à nous procurer des données certaines concernant le rendement des pêches sur les différents lacs et nous conseillons d'exiger des déclarations assermentées indiquant les quantités de tous les poissons pris dans ces eaux...

Je ferai observer que l'an dernier je disais, ici même, qu'avec les rapports, tels qu'ils sont faits actuellement, il est impossible de se rendre compte des quantités des différentes sortes de poissons prises dans ces eaux.

...ces déclarations devraient être transmises, par chaque porteur de permis, à l'inspecteur, deux fois par année, le 31 mars et le 30 septembre et celui qui négligerait de remplir cette formalité devrait être privé d'un nouveau permis, tant qu'il ne se serait pas conformé à la loi. Nous conseillons de plus qu'ordre soit donné aux inspecteurs d'analyser et de résumer ces rapports, de manière à indiquer clairement la quantité de chaque espèce de poisson prise dans chacune des principales nappes d'eau de la province.

J'arrêterai ici la citation que je veux faire de ce rapport. Je voulais indiquer cette partie de ce document pour la consigner aux Débats afin que le pays puisse comprendre quelques-uns des points que j'ai discutés ici même. Je désire, cependant, faire ressortir aussi clairement que possible, que le danger vient de ce que le département ne semble pas posséder l'énergie voulue pour mettre en pratique ce que cette commission a recommandé. Je constate que dans le passé, alors que nous tâchions de remédier à des griefs semblables, certaines influences se sont fait jour qui ont rendu presque impossible une action quelconque

M. BRADBURY.

de notre part, et j'ose espérer que le Gouvernement s'occupera de cette question le plus tôt possible et verra à ce que les conclusions de ce rapport soient mises en pratique.

Je veux faire allusion à cette partie du document laquelle se rapporte au lac du Bonnet. J'ai signalé le fait que les eaux de ce lac convenaient parfaitement à l'élève de l'esturgeon et à sa multiplication. J'ai fait ressortir la nécessité de fermer ce lac aux pêcheurs qui font le commerce de ce poisson. Ce rapport, ainsi que le précédent, viennent à l'appui de tout ce que je disais alors; sa conclusion est bien celle que j'énonçais moi-même.

On a conseillé que l'exportation de l'esturgeon pris dans les eaux du Manitoba, devrait être prohibée et c'est un aspect de la question que je désire développer. Si nous devons protéger l'esturgeon dans les lacs Manitoba, Winnipeg, du Bonnet, le seul moyen que nous devons prendre, c'est de prohiber l'exportation du produit de ces pêcheries-là. D'après ce rapport, et suivant les recommandations que j'ai faites, les colons établis sur les rives de ce lac devraient avoir la permission d'y pêcher ce poisson. Ce dernier constitue un aliment appréciable. Sur les rives de ce lac se sont établis de 600 à 700 colons. Dans la partie inférieure de ce lac, nous trouvons une colonie de Français, celle de Saint-Georges, qui se nourrissent principalement du poisson qu'ils pêchent dans ce lac. Si l'on permettait cette pêche pour des fins commerciales, il ne suffirait que d'une année pour dépeupler ce lac de l'esturgeon qu'on y trouve en si grande quantité aujourd'hui. Ce rapport vient à l'appui de mes avancés, et je veux insister ainsi que je viens de le dire sur l'obligation où se trouve le Gouvernement d'empêcher l'exportation de l'esturgeon du Manitoba.

Je signalerai à l'attention du Gouvernement l'absolue nécessité d'agir cet été même pour protéger les pêcheries du lac Winnipeg et celles du lac-du-Bonnet. Si l'on renvoyait à plus tard l'étude de ce rapport, alors que commence la saison de pêche, alors que les grandes compagnies se seront procuré leurs permis, on verra se répéter ce qui s'est produit dans le passé grâce à ces grandes compagnies commerciales. L'année dernière, je crois, on a pris 2,000,000 de livres de poisson blanc dans le lac Winnipeg. J'estime que si on limitait, cette année, la quantité de poisson prise, les pêcheries du lac n'en souffriraient pas grandement; cela permettrait à la commission de terminer son travail. Il s'agit maintenant d'un rapport intérimaire. Si je ne me trompe, la commission doit revenir au lac Winnipeg pour terminer sa tâche. Si l'on a recours à cette prohibition, alors, par l'introduction de cette grande industrie dont j'ai parlé, grâce aussi à celles

qui existent actuellement sur les bords du lac, ce chiffre peut être triplé et on prendra dans ce lac plus de 8.000,000 ou de 9,000.000 de livres de poisson. Cela deviendrait une question sérieuse pour les colons, et j'ose espérer que le Gouvernement agira d'après ces données afin d'empêcher les grandes compagnies de détruire nos grandes pêcheries des lacs.

L'un des modes d'opérer des compagnies américaines a été de profiter des règlements douaniers de nos voisins. On a permis d'entrer en franchise aux Etats-Unis tout le poisson pris dans des rets appartenant aux Américains, alors que sur le poisson pris par des rets possédés par des Canadiens on a imposé un droit d'un quart de cent à la ligne frontière. On peut comprendre facilement ce que cela signifie, on accorde le contrôle absolu du marché américain à la Booth Fish Packing Company, de Chicago. Le ministre des Pêcheries connaissait parfaitement la façon de procéder de nos voisins puisqu'on a appelé son attention à ce sujet à maintes et maintes reprises. La compagnie Booth organisa une division canadienne sous le nom de Dominion Fish Company à la tête de laquelle elle plaça un Canadien, M. le capitaine Robinson. Cette compagnie obtint un permis du gouvernement fédéral pour faire la pêche; elle signa alors une déclaration disant qu'elle posséderait elle-même l'outillage et le gréement de pêche dans ces eaux, conformément à notre loi.

Quand le poisson parvint aux marchés américains, nos voisins jurèrent qu'ils l'avaient pris dans des rets fabriqués aux Etats-Unis. La conséquence fut qu'on avait violé nos lois ainsi que celles des Etats-Unis, mais les Américains obtinrent l'entrée de leur poisson en franchise alors qu'on imposait un quart de cent par livre aux pêcheurs canadiens. Voilà une des façons d'agir de la combinaison américaine; le Gouvernement devrait prendre cette affaire en mains. Je souhaite que le ministère des Pêcheries prenne le moyen de mettre en pratique, dès que l'occasion le permettra, les recommandations de ce rapport que les intérêts des colons seront protégés et que l'on fera des règlements sages et justes touchant la pêche d'hiver.

M. SPROULE: Il me semble que le mal existait avant que ces pêcheurs eussent agi de la façon dont on vient de parler. L'origine de ce dont on se plaint se trouve, d'abord, au ministère des Pêcheries, qui a accordé des permis à un certain nombre d'individus bien avant qu'on n'eût réglé la question de la haute main sur les endroits de pêche importants et précieux, et cela à des conditions ridicules. A maintes reprises, on a soulevé cette question ici-même. Prenons le cas de M. McNeil et de ses associés et celui de M. Markey, de Montréal. Ils ont obtenu permis sur permis de ce Gouvernement, lesquels embrassaient un grand nombre d'années et d'après lesquels ils pouvaient pêcher dans le lac Winnipeg, le grand lac des Esclaves, le grand lac de l'Ours et le petit lac des Esclaves, dans la baie d'Hudson et dans divers autres petits lacs et rivières de cette région, et cela pour un prix futile, et qui ont vendu leurs baux à d'autres personnes qui cherchent maintenant à exercer la haute main sur ces pêcheries au désavantage du colon et à celui du pays tout entier. Ces gens-là s'associent d'ordinaire à des Américains. Après avoir pris leur poisson au Canada, ils éludent la douane aux frontières et font pénétrer en franchise aux Etats-Unis le produit de leurs pêches.

Un Canadien qui veut exporter le poisson doit acquitter l'impôt; il ne peut donc concourir avantageusement. Il y a deux ans—et je crois qu'il en est ainsi aujourd'hui—la compagnie de pêcheries de Buffalo poursuivait des opérations semblables dans la baie Georgienne. Si je ne me trompe, la loi des Etats-Unis décrète que le poisson pris par des Américains était admis en franchise aux Etats-Unis. Ils viennent donc ici; ils obtiennent un permis, et ils peuvent ensuite jurer que le poisson a été pris par des Américains, et ils jouissent ainsi des avantages du marché des Etats-Unis, alors qu'on ferme l'entrée de ce dernier aux Canadiens. Tel qu'on devait s'y attendre, le résultat, c'est que toutes ces opérations sont conduites par des Américains qui engagent des Canadiens pour accomplir la besogne pour eux. Si l'on s'informe au ministère de la Marine et des Pêcheries on constatera que des permis et des permis ont été accordés, quelques-uns à $8 seulement par année, d'autres pour des sommes variant jusqu'à $100 par année, grâce auxquels ces gens-là contrôlent ces pêcheries importantes au détriment de notre population. Ces permis sont renouvelables.

Cela est-il bien juste? Si le Gouvernement voulait administrer le département avec sagesse et au point de vue des affaires, appliquerait-il cette politique? Non. Quels sont ceux qui bénéficient de ce système? Les spéculateurs et les faiseurs. Nous avons donc des permis qui accordent ces privilèges dans le cas de la région de la Rivière-à-la-Paix, dans le lac des Esclaves, dans la baie d'Hudson, dans la rivière Nelson et dans toute la région septentrionale—et tous détenus par des gens qui n'ont jamais travaillé en qualité de pêcheurs, mais qui sont les gérants de ces compagnies qu'ils administrent de façon à retirer le plus de bénéfices possibles de leurs opérations. Tout cet argent-là, en plus de celui fait par les exploiteurs, tombe dans le gousset des Américains. Le Gouvernement ne reconnait-il pas avec moi que ce principe est erroné et que, jusqu'au jour où la colonisa-

tion ou d'autres considérations exigeront un changement, on devrait réserver ces pêcheries? Je ne puis concevoir que le Gouvernement n'agisse pas immédiatement, s'il comprend les faits. Il doit connaître ce qui se passe et les maux qui peuvent résulter de cet état de choses.

Mais, parce que certains de ses partisans qui sont toujours—j'allais dire à la curée, mais peut-être vaudrait-il mieux pour moi dire que ces gens-là ont toujours en vue les spéculations déraisonnables—on leur permet de continuer leurs opérations néfastes. Il est temps qu'on mette fin à cet état de choses, et cela bientôt, car s'il en était autrement, les ministres seraient obligés d'accomplir généralement ce qu'ils font à l'heure qu'il est dans nombre de cas, c'est-à-dire créer des établissements de pisciculture, au coût de centaines et de milliers de dollars pour repeupler de poisson les cours d'eau du Canada—dépeuplés, non pas par nos propres concitoyens, mais par des étrangers. Les pêcheurs de la baie Georgienne m'ont signalé à maintes reprises cet état de choses. Mais il a semblé impossible de diriger le Gouvernement sous ce rapport-là. On dit quelquefois que les banques ont la haute-main sur le Gouvernement. Si je considère ce qui se passe au ministère de la Marine et des Pêcheries je suis porté à dire que cette classe de pêcheurs semble mener le Gouvernement, et que les citoyens du Canada ne peuvent obtenir une administration juste et équitable sous ce rapport.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député me permettra-t-il une question? De quel gouvernement veut-il parler quand il fait allusion aux pêcheries des lacs de l'Ontario?

M. SPROULE: Du Gouvernement fédéral.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député ne sait-il pas que personne n'a la permission de pêcher dans les eaux de l'Ontario sans un permis du gouvernement provincial?

M. SPROULE: Le gouvernement de l'Ontario exige un permis pour des fins de revenu, mais c'est le Gouvernement du Dominion qui règlemente le format des rets, la grosseur du fil dont on se sert et autres choses qui se rapportent aux pêcheries. Il y a plus: le Gouvernement fédéral a la haute main sur le Manitoba, l'Alberta, la Saskatchewan et toute cette région du Nord, aux lacs immenses et si riches en poisson. Voici qu'il abandonne tout cela aux acquéreurs de permis interminables, tout comme cela se faisait dans le passé. D'après ce que je sais, je suis porté à croire que le gouvernement provincial désire conserver ces droits inappréciables pour le peuple de la province, ce qu'il ne peut faire vu le conflit de juridiction qui existe entre les gouvernements fédéral et provincial, à propos de cette question des droits de pêche.

A différentes reprises, j'ai appelé l'attention du Gouvernement sur cette question, et je lui ai demandé s'il ne pouvait hâter ses conventions afin d'en venir à une conclusion définitive qui nous permettrait de savoir à qui appartiennent actuellement ces droits. Le Gouvernement fédéral a la haute main et il exerce ses privilèges—non pas dans l'Ontario, car depuis la décision du conseil privé en cette matière, le gouvernement de l'Ontario doit exercer cette juridiction. Mais celle-ci se trouve soumise dans les autres parties du Dominion au département fédéral, et ceux qui détiennent leurs droits de ce ministère, profitent des revenus de ces pêcheries.

L'hon. M. FISHER: Je ne prétends pas connaître suffisamment ce qui se passe au ministère des Pêcheries pour fournir le renseignement demandé par mon honorable ami de Manitoba (M. Bradbury).

Mais ses commentaires seront signalés au ministre de la Marine et des Pêcheries. Quant au député de Grey-est (M. Sproule), il a cité deux cas, frappants d'après lui, où les droits du public ont été sacrifiés et où des privilèges ont été accordés. Il a parlé d'un bail passé avec M. McNee et d'un autre passé avec M. Markey. Il n'ignore pas, j'imagine, que ces baux ont été annulés il y a longtemps parce que les locataires n'en ont pas rempli les conditions onéreuses. Mon honorable ami s'apercevra, je crois, qu'à cet égard comme sous d'autres rapports, il y a eu un grand changement et une réorganisation au ministère de la Marine et des Pêcheries, et qu'on ne s'y est pas livré depuis plusieurs années aux pratiques dont il parle.

M. SPROULE: Je demande pardon au ministre, mais je faisais partie du comité des comptes publics, il y a deux ans lorsque cette question a été discutée, et le témoin cité devant le comité a reconnu qu'il avait un permis.

L'hon. M. FISHER: J'avoue qu'autrefois le département délivrait ce permis, mais à l'heure qu'il est il en accorde peu de la manière indiquée par l'honorable député. Celui-ci a peut-être fait une bonne description des anciens permis émis il y a des années, mais les deux qu'il a mentionnés ont été annulés parce que, je le répète, d'onéreuses conditions n'ont pas été remplies—les conditions étaient si onéreuses que les intéressés n'ont pas pu les observer. Cela démontre que le Gouvernement, qui émettait ces permis, sauvegardait l'intérêt public au point d'imposer aux porteurs de ces permis des obligations qu'ils ne pouvaient pas remplir, faute de quoi les permis étaient annulés. C'est ce qui est arrivé pour d'autres permis.

Dans la réorganisation de son département qu'il a si bien opérée et qu'il poursuit, en autant que sa santé le lui permet, le présent ministre de la Marine et des Pêcheries s'est aussi occupé de la remise de ces permis de pêche.

M. SINCLAIR: Je ne saisis pas bien ce que l'honorable député demande. Il semble mettre le doigt sur un grief, mais le principal grief qu'il indique, si je comprends bien, a trait à des choses qui ne relèvent ni du Parlement ni du ministère. Il nous apprend que les pêcheurs du lac Winnipeg et de quelques cours d'eau de l'intérieur sont autorisés à envoyer leur pêche sur le marché des Etats-Unis, sans payer aucun droit, pourvu que le poisson ait été pris avec des filets et par des bateaux américains. Or, le Gouvernement n'y peut rien, bien que cela semble injuste pour les pêcheurs canadiens.

M. BRADBURY: La loi canadienne dit clairement que nul ne peut faire la pêche au Canada à moins d'être suiet britannique et propriétaire véritable de ses embarcations et de ses engins de pêche. Or, s'il est le propriétaire véritable, comment les filets peuvent-ils appartenir à un Américain? Dès que le département apprend que le poisson est admis en franchise aux Etats-Unis, parce que les filets appartenaient à un Américain, son devoir est d'annuler les permis.

M. SINCLAIR: C'est possible. Comme le fait observer le représentant de Selkrirk (M. Bradbury) il semble y avoir fraude, car ces pêcheurs se donnent pour des Canadiens faisant la pêche dans les eaux canadiennes, puis aux Etats-Unis, ils prouvent que le poisson a été pris dans des filets américains. S'il en est ainsi, naturellement, la pêche est frauduleuse et ce serait une excellente raison d'annuler les permis. Je n'ai aucun doute que le ministre retirera immédiatement le permis, si un cas semblable lui est signalé.

M. BRADBURY: J'ai signalé des cas semblables au département, de temps à autre.

M. SINCLAIR: Personne n'a l'intention de faire supprimer complètement les permis. De ce que le représentant de Grey (M. Sproule) appuie le gouvernement d'Ontario qui accorde des permis, j'infère qu'il ne s'oppose pas à l'octroi des permis.

M. SPROULE: Je soutiens que ni les besoins de la colonisation ni aucun autre ne justifient l'émission de permis de pêche, soit qu'il s'agisse du grand lac des Esclaves, du petit lac des Esclaves ou de la baie d'Hudson.

M. SINCLAIR: J'ai compris que l'honorable député blâmait aussi l'émission des permis de pêche relatifs à la baie Georgienne ainsi qu'aux grands lacs du nord.

M. SPROULE: J'ai dit qu'on s'y était livré à la pêche au préjudice du public, et j'ai parlé des inconvénients qui en étaient résultés. J'ai aussi mentionné les territoires reculés où il n'y a pas de colons et où on aurait tort d'autoriser la pêche.

M. SINCLAIR: Si l'honorable député étudie la loi et les règlements du département, il s'apercevra qu'il faut faire usage des permis accordés pour la pêche dans les territoires du nord, sans quoi, ces permis peuvent être annulés en tout temps. C'est une condition du permis et s'il y a des cas où on n'en fait pas usage, celui-ci peut être annulé.

Il est aisé de trouver des griefs en semblable matière, mais on devrait être en mesure de suggérer un remède. Si nos adversaires parlent sérieusement, s'ils ont un grief qu'ils savent comment redresser, je voudrais connaître le remède. J'ai écouté avec attention le représentant de Selkirk, mais je n'ai pas compris qu'il eût une proposition à faire au département en vue de remédier à la situation.

M. BRADBURY: Je désire apprendre à l'honorable député que je n'ai fait qu'insister sur les conclusions de la commission d'enquête que le Gouvernement avait nommée. J'approuve cette commission. Elle a conseillé des mesures très énergiques et je demandais au Gouvernement d'appliquer ces mesures selon les intentions de la commission. J'ai aussi fait observer qu'une autre commission avait été nommée en 1884-85 sous l'ancien ministère, et son rapport se trouve encore au département; les conclusions du rapport n'ont jamais été suivies à cause de l'influence exercée par ce trust de poissonniers américains.

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

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Ports et rivières de l'île du Prince-Edouard, jetée de Belfast; réfections et réparations du bout de la jetée et réparations générales des abords (à voter de nouveau, $1,800), $2,000.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Cette somme servira à la construction de certaines parties du pavement de la jetée au quai de Hilliday et à d'autres réparations générales. Le coût estimatif intégral de ces travaux est de $3,000. L'an dernier, un crédit de $3,000 a été ouvert et on a dépensé $1,200.

Port de Belle-Rivière, travaux de réparations de consolidation des deux côtés de l'entrée, $3,000.

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur divisionnaire demande cette somme pour ren-

forcer les ouvrages des deux côtés de l'entrée du port.

M. JAMESON: Où est-ce?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans le comté de Queen (I.P.-E.)

Brudenell, quai du côté sud de la rivière ($2,000 à voter de nouveau), $5,400.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme est destinée à la construction d'un quai à Brudenell. Le coût estimatif intégral est de $5,400 dont $2,000 à voter de nouveau.

M. SPROULE: A-t-on ouvert un crédit pour la construction de ce quai, l'an dernier? Je ne vois rien dans la colonne des sommes à voter de nouveau.

L'hon. M. PUGSLEY: L'ancien crédit ne figure pas dans cette colonne parce qu'il avait été ouvert antérieurement. Il n'a pas été employé en temps utile et on ne l'a pas fait revivre l'an dernier. Cette mention a pour objet de rappeler au comité qu'il y a un montant à voter de nouveau.

Cove-Head, réparation et amélioration du barrage de déviation, $1,500.

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur divisionnaire fait rapport que ces travaux sont nécessaires pour empêcher la détérioration des ouvrages existants.

M. JAMESON: Où est-ce?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans le comté de Queen.

Jetée de China-Point, réfections et réparations, $1,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme permettra de faire les réparations nécessaires.

Quai de Haggerty, réparations des ouvrages existants et agrandissement du bout de la jetée, $2,500.

L'hon. M. PUGSLEY: Le département de la Marine et des Pêcheries demande l'ouverture de ce crédit et l'ingénieur divisionnaire a fait rapport que ces travaux sont nécessaires.

M. SPROULE: Cette somme suffira-t-elle?

L'hon. M. PUGSLEY: Non; les travaux coûteront $4,000 Nous demandons $2,500.

Ports, rivières et ponts, en général, réparations et améliorations, $10,000.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un crédit général que nous rétablissons pour les différents quais et ponts auxquels il n'est pas d'une manière spéciale.

Ile Lennox et Port-Hill, quais de la réserve indienne de l'île Lennox et de la terre ferme vis-à-vis l'île, près de Port-Hill, le département des Affaires indiennes devant fournir $2,500, $5 300.

L'hon. M. PUGSLEY: Pour payer notre part du coût de la construction des quais de la réserve indienne.

M. ARMSTRONG: Le département des Travaux publics a-t-il coutume de construire des quais et des chemins et de faire des travaux de réparations dans les réserves indiennes.

L'hon. M. PUGSLEY: Non; nous ne construisons pas de chemins, mais il arrive très souvent et généralement que nous contribuons à la construction de quais lorsqu'ils doivent également servir au public. Naturellement, si un quai était pour l'usage exclusif des Indiens, j'imagine que le département ne contribuerait pas à sa construction, mais d'ordinaire nous contribuons à la construction de ces quais.

M ARMSTRONG: Si je pose cette question c'est que, dans ma division électorale, il y a deux grandes réserves et que les habitants qui entourent ces réserves ressentent vivement la nécessité d'ouvrir des chemins qui les traverseraient.

Si le département des Travaux publics avait l'habitude de faire des dépenses dans les réserves indiennes pour des chemins et des ponts, il pourrait nous venir en aide dans l'affaire sur laquelle je viens d'appeler l'attention du ministre.

L'hon. M. PUGSLEY : Règle générale, le gouvernement fédéral ne construit pas de chemins, mais il construit des quais, vu que ceux-ci sont des auxiliaires de la navigation.

Port de Miminegash, réparations, $2,500.

M. SPROULE: Comment exécutera-t-on ces travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: En régie.

M. SPROULE: Je parle des travaux en général.

L'hon. M. PUGSLEY: Règle générale, si c'est une entreprise nouvelle, même de peu d'importance, nous demandons des soumissions, mais s'il s'agit de réparations, nous les faisons faire en régie parce qu'il est impossible de dire quelle sera l'importance des réparations à un vieux quai. Il est impossible de le savoir avant de commencer la démolition pour voir en quel état est le bois qui se trouve caché, et il sera difficile sinon impossible d'adjuger l'entreprise dans ces circonstances.

Etang du Naufrage, pour protéger l'entrée du chenal et construire un pont sur les jetées et au-dessus des abords, $4,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons besoin de $4,000 pour achever l'entreprise. Un crédit de $14,000 a été ouvert l'an dernier, et il est probable que le 31 mars prochain la dépense s'élèvera à $11,000, ce qui laissera $3,500 qu'il faut voter de

nouveau, de sorte que nous ne demandons que $500 de plus. L'entreprise a été adjugée.

M. SPROULE: Cette somme suffira-t-elle?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

New-London, réparation du brise-lames, etc., $1,500 .

L'hon. M. PUGSLEY: Pour réparer les ouvrages de protection des deux côtés de l'entrée du port. Ces ouvrages sont ordinairement endommagés par les tempêtes d'automne et d'hiver, et l'ingénieur divisionnaire fait rapport que ces travaux sont nécessaires.

Jetée de Port-Selkirk, réparations, $1,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme servira à réparer et à recouvrir les longrines du sommet de cette jetée, etc.

Quai de Red-Point, réparations générales, ($1,500 à voter de nouveau), $1,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous aurons besoin de mille dollars pour ces travaux.

M. SPROULE: Quel est le montant de ce crédit. Il y a $1,500 à voter de nouveau et vous ne demandez que $1,000. Qu'est-ce à dire?

L'hon. M. PUGSLEY: A l'avant-dernière session, un crédit de $1,500 a été ouvert et on n'y a pas touché; nous demandons maintenant $1,000.

M. SPROULE: Alors, il ne saurait y avoir $1,500 à voter de nouveau.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, cette indication est erronée, mais elle signifie simplement qu'on n'a pas touché au crédit. L'intention est d'apprendre au comité que cette somme a déjà été votée mais qu'on ne s'en est pas servi.

Brise-lames de Rustico, massif de protection du côté du large, $6,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Pour prolonger du côté du large le massif actuel du brise-lames du côté nord de l'entrée du port.

M. DANIEL: En quoi sont ces massifs?

L'hon. M. PUGSLEY: En bois recouvert de planches; poutres transversales et ballant, boulons et pilotis, etc.

M. DANIEL: Les pierres seront-elles cimentées ou détachées?

L'hon. M. PUGSLEY: Détachées.

M. DANIEL: Ce brise-lames a-t-il été beaucoup détérioré par les tempêtes?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne le pense pas. Ce prolongement est nécessaire pour prévenir la formation d'un chenal qui se formerait autrement. Il a pour objet de détourner le courant de manière à protéger le chenal navigable.

M. SPROULE: Cette somme sera-t-elle suffisante pour achever les travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. SPROULE: L'entreprise sera-t-elle adjugée sur soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

Souris, enrochement pour protéger du côté du large le brise-lame de Knight's Point; réfections et réparations ($5,800 à voter de nouveau), $7,500.

M. DANIEL: Est-ce que ce sera la fin des travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est ce qu'on suppose.

M. JAMES: Le représentant de King (M. Fraser) a des observations à faire concernant quelques-uns de ces crédits et principalement au sujet de celui qui est en discussion. Il est forcément absent dans le moment et je prierai le ministre de réserver un de ces articles afin que mon honorable ami puisse le discuter avant l'adoption des crédits destinés à l'île du Prince-Edouard.

L'hon. M. PUGSLEY: J'espère que l'honorable député ne persistera pas à demander que l'item soit réservé mais si le représentant de King désire discuter n'importe quel crédit ayant trait à l'île du Prince-Edouard, je m'engage à lui permettre de le faire à propos d'un crédit concernant Québec ou Ontario, ou relatif au dragage, ou bien lorsque l'occasion lui conviendra.

M. SPROULE: Ou lors de la discussion du budget supplémentaire?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. JAMESON: Cela est parfaitement satisfaisant.

Port de Summerside.—Pour achever, etc., le prolongement du brise-lames depuis Indian-Head jusqu'à l'extrémité de Lighthouse-Spit, du côté du large, $10,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Pour achever les travaux qui ont été adjugés à l'entreprise.

M. DANIEL: Quel est le coût total de l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: $133,942.

M. JAMESON: Quelle est la longueur du brise-lames?

L'hon. M. PUGSLEY: 3,240 pieds.

M. JAMESON: Est-ce un brise-lames seulement?

L'hon. M. PUGSLEY: Cette construction a pour objet de protéger les vaisseaux mouillés près du quai dans le port contre les vents violents de l'ouest et du sud.

Tignish, prolongement vers l'intérieur des jetées de protection du chenal du port, $25,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Le coût est estimatif, y compris la surveillance, est de $25,000, et nous demandons le plein montant.

M. DANIEL: Ces travaux ont-ils été adjugés à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

Ports et rivières du Nouveau-Brunswick.—Quai de Bayside dans l'anse Johnston, $1,500.

L'hon. M. PUGSLEY: Pour construire dans la rivière Sainte-Croix un nouveau quai qui servira à un nombre de cultivateurs.

M. CROCKET: Quel sera le coût total?

L'hon. M. PUGSLEY: $1,500. On croit que ce crédit suffira.

M. DANIEL: Le gouvernement provincial ne paie-t-il pas une partie du coût de ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

Bouctouche.—Chenal à travers la plage, y compris les réparations du parapet et du brise-lames, $3,500.

M. CROCKET: Combien a-t-on dépensé l'an dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: On a dépensé $2,169 jusqu'au 31 septembre.

M. CROCKET: Quand a-t-on commencé les travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: En mai 1905.

M. CROCKET: Quelle a été la dépense totale jusqu'à ce jour?

L'hon. M. PUGSLEY: La dépense totale pour les améliorations du port de Bouctouche a été de $30,123, mais je ne saurais dire quelle a été la durée des travaux.

M. CROCKET: Quel a été le but qu'on se propose?

L'hon. M. PUGSLEY: En creusant un chenal à travers la plage, on veut raccourcir de dix à douze milles la distance que les embarcations à voile des pêcheurs de Bouctouche ont à parcourir pour se rendre aux fonds de pêche, et raccourcir d'autant la distance que doivent franchir les remorqueurs de trains de bois. Ce chenal donnera aussi accès à un bon port de refuge.

M. CROCKET: Quelle est la longueur du chenal?

L'hon. M. PUGSLEY: L'un des brise-lames a 2,800 pieds de longueur.

M. CROCKET: Quelle est la largeur du chenal?

L'hon. M. PUGSLEY: Sa largeur est de 50 pieds. Je ne puis dire à l'honorable député quelle est sa longueur.

M. CROCKET: Ce crédit permettra-t-il d'achever le chenal?

L'hon. M. PUGSLEY: On calcule qu'il suffira. Je dois corriger une de mes réponses. Les $39,123.75 dont j'ai parlé représentent la dépense totale dans le port de Bouctouche jusqu'au 31 mars 1909. Le coût intégral de cette entreprise jusqu'à ce jour est de $16,933.66.

M. DANIEL: Y a-t-il du dragage à faire?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, il y a 1,000 verges cubes à enlever.

M. DANIEL: Qui exécute les travaux de dragage?

L'hon. M. PUGSLEY: Le dragage se fait à l'aide d'un cure-môle mis en mouvement par un treuil à vapeur.

M. DANIEL: Quelle est la profondeur de l'eau?

L'hon. M. PUGSLEY: Trois pieds à marée basse et environ treize pieds, me dit-on, à marée haute.

M. CROCKET: On m'apprend que les fonds dépensés pour cette prétendue entreprise publique ont été absolument gaspillés.

L'hon. M. PUGSLEY: Pourquoi?

M. CROCKET: Je vais vous le dire. Le ministre a déclaré qu'on a commencé les travaux en 1904 et qu'on se proposait d'ouvrir un chenal qui raccourcirait le trajet des vaisseaux se rendant dans le port de Bouctouche. Depuis, on a fait des dépenses d'année en année.

On a dépensé en 1904, $2,438.93; en 1905, $1.895.17; en 1906, $5,960; en 1907, $1,998.92; en 1908, $3,500; en 1909, $3,773.75, soit un total de $19,556.27 et la somme demandée cette année est de $3,500. Je suis informé que les travaux exécutés pendant une saison sont emportés par la mer l'année suivante, et qu'il faut les recommencer complètement; c'est ce qui a eu lieu pendant les 6 ou 7 dernières années. Lorsque j'ai examiné les comptes pour ces travaux, j'ai découvert que M. J. D. Irving qui a été un des témoins à l'enquête devant le comité des comptes publics l'autre jour, a reçu une grande partie de l'argent qui été voté pour ces travaux. J'ai constaté qu'il avait reçu pendant ces années la somme de $5,044 et que son frère, M. R. A. Irving, avait reçu $1,538, soit un total de $6,587, sur une dépense de $19,556.27. Une forte proportion de cette somme a été payée pour la location d'une machine à vapeur et d'un chaland.

L'hon. M. PUGSLEY: Combien pour le loyer de la machine à vapeur et du chaland.

M. CROCKET: M. Irving a reçu du Gouvernement pour le loyer d'un petit chaland qu'il nous a dit lui avoir coûté $150, et qu'il possède depuis plusieurs années, la somme de $514; il a reçu $2 par jour pour le loyer de ce chaland, $2 par jour d'ouvrage pendant toutes ces années. Pour la ma-

chine qu'il évalue à $500 il a reçu $8 par jour, soit un total de $1,778.

L'hon. M. PUGSLEY: Dans ces $8 par jour, le combustible et le transport d'eau douce de même que le salaire d'un homme ne sont-ils pas compris?

M. CROCKET: Je sais que l'on prétend que ce chiffre comprend le combustible et le salaire de l'ingénieur, mais on m'apprend que celui qui surveille la machine est porté sur le bordereau de paie. Je n'en suis pas absolument certain, mais ce sont les renseignements qui me sont fournis. Il me semble que cette dépense de $19,556 faite de la façon qu'elle l'a été pendant des années est un véritable gaspillage de l'argent public. Si ces travaux servaient à quelque chose, on n'aurait pas autant raison de se plaindre, mais je tiens de personnes dignes de foi de ce comté que les travaux exécutés, il y a deux ou trois ans, ont été emportés par l'eau et on dû être recommencés l'année suivante, et ainsi de suite d'année en année. Ces travaux consistent à placer des fascines et de la pierre que l'on paie $2.50 à M. J. E. Irving—$2.50 la verge cube pour la grosse pierre et $1 pour la petite. Son frère, qui est avocat, a aussi fourni de grandes quantités de pierre

L'hon. M. PUGSLEY: Son frère fait un grand commerce en dehors de sa profession d'avocat. Il possède un moulin, je crois.

M. CROCKET: Oui je crois que M. J. D. Irving possède un moulin. C'est une chose très extraordinaire que de voir des avocats de la cour suprême du Nouveau-Bruswick fournir de la pierre pour des travaux publics, particulièrement à des prix semblables. Je ne crois pas que mon honorable ami connaisse un grand nombre de membres de bonne réputation dans la profession légale au Nouveau-Brunswick qui se livrent à ce genre de commerce.

Si nous examinons ces comptes nous trouvons que l'argent va en grande partie aux meneurs libéraux du comté de Kent. On répète généralement dans ce comté que ces sommes votées d'année en année ne le sont pas autant dans l'intérêt public que pour donner de l'argent à des amis du Gouvernement. Peut-être que le ministre peut nous dire exactement en quel état sont ces travaux. Ils n'ont été d'aucune utilité jusqu'à présent; pas un seul bateau n'a passé par ce chenal depuis qu'on a commencé à le creuser, il y a sept ans. Si le ministre peut nous donner l'assurance que ces trois mille cinq cents dollars seront les derniers de cette dépense, peut-être ne critiquerons-nous pas davantage. Pour ma part je proteste contre la manière dont cet argent est depensé pour des travaux absolument inutiles, et qui sont un gaspillage évident. Des travaux qui sont faits régulièrement d'année en année et qui consistent en grande partie à faire du creusage avec une pelle.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas une pelle à la main. C'est une pelle à draguer de même genre que celles qui sont employées sur la rive nord pour draguer les coquillages et elle est mise en action à vapeur.

M. CROCKET: A qui appartient cette pelle?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne sais pas.

M. CROCKET: Le Gouvernement en est-il le propriétaire ou la loue-t-il?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a pas très longtemps que l'on s'en sert, et on dit que l'on a fait du dragage avec des pelles-grattoirs. On m'informe aussi que ces travaux donneront les résultats qu'on en attend. L'honorable député du comté de Kent (M. Leblanc) dans le jugement duquel j'ai beaucoup de confiance, m'a représenté que ces travaux étaient de très grande importance et que lorsqu'ils seront terminés, on obtiendra les résultats désirés. Le malheur a été qu'au lieu de faire voter tout l'argent d'un seul coup afin de compléter les travaux en peu de temps, on l'a reparti sur plusieurs années. J'examinerai les objections de mon honorable ami et je verrai exactement dans quel état sont ces travaux, mais mes renseignements me permettent de dire qu'ils auront de bons résultats, et que ce crédit de $3,500 les achèvera. Au sujet des sommes qui ont été payées à MM. Irving, mon honorable ami ne devrait pas prendre trop au sérieux les propos ou insinuations d'adversaires politiques. Il existe une disposition générale parmi les adversaires du Gouvernement à faire croire que l'on vote de l'argent pour le donner à des amis politiques. Je suppose qu'il en sera ainsi avec tous les gouvernements, libéraux ou conservateurs. Je suis informé que MM. Irving sont des gens parfaitement honorables. Ce n'est pas un crime s'ils sont libéraux; ils sont tout aussi bons que s'ils étaient torys, et le seul fait qu'ils sont libéraux ne doit pas faire croire qu'on leur a payé leur pierre, leur machine à vapeur ou leur chaland plus que qu'ils ne méritaient d'avoir. Il a été prouvé devant le comité qu'on n'a employé la machine à vapeur que pendant une courte période chaque année, et que le prix de $8.00 par jour était raisonnable et comprenait, outre le loyer de la machine, le combustible, la main d'œuvre et les frais d'aller chercher de l'eau douce à une distance considérable pour la machine à vapeur, et aussi le travail des hommes. De sorte que le prix de $8.00 par jour était un prix raisonnable. Il a été prouvé aussi que le chaland était un grand chaland bien adapté pour ces travaux. Le Gouvernement ne s'en est servi que pendant une courte période chaque an-

née, et l'année dernière, M. Irving ne l'a pas loué au Gouvernement mais à un entrepreneur qui s'en est servi au Cap Bald dans le comté de Westmoreland, et il en reçoit un loyer plus élevé que celui qu'il recevait du Gouvernement. Conséquemment, je ne crois pas que les observations de mon honorable ami soient très sérieuses, parce que je comprends qu'il ne parle pas d'après sa connaissance personnelle, mais d'après des renseignements que d'autres lui ont fournis.

M. CROCKET: Je ne blâme pas M. Irving d'être libéral. Je ne condamne personne d'être libéral ou conservateur. C'est le département que je condamne. Mon opinion et les renseignements de ceux qui ont fait connaître leur opinion ne sont pas influencés par les opinions politiques de M. Irving. Pour ma part je me base seulement sur le fait qui apparaît dans le rapport de l'auditeur général sur la valeur que M. Irving lui-même a donnée devant le comité à son chaland et à sa machine à vapeur. L'honorable ministre dit que cet outillage n'a été employé que quelques jours chaque année. En 1909 seulement, il l'a été pendant 73 jours pour lesquels on a payé $584.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est à peine un peu plus de deux mois.

M. CROCKET: Somme qui dépasse considérablement la valeur entière de la machine. Pour l'engin on lui a payé $2 par jour pendant 95 jours, et ce chaland ne vaut que $150. Mais je ne m'attache pas autant à ce détail qu'à la parfaite inutilité de ces travaux, et je demande au ministre s'il ne trouve pas étranges des travaux d'aussi petite importance que ceux-là, savoir: le creusage d'un petit chenal dans un bas-fond de boue pour arriver au havre de Bouctouche, et qui durent depuis 1904, sans aucun signe qu'ils soient plus avancés aujourd'hui qu'ils ne l'étaient lorsqu'ils ont été commencés.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami sait que la marée se fait sentir à cet endroit, et qu'il n'est pas facile de creuser et de rendre du premier coup résistable aux tempêtes un chenal où la marée se fait sentir; il faut le protéger avec des fascines et de la pierre.

M. CROCKET: Et c'est pour cela que ce travail qui est fait tous les ans est emporté régulièrement par la mer l'année suivante et doit être recommencé.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que mon honorable ami se trompe. Mes renseignements portent tout au contraire.

M. CROCKET: Le ministre n'a pas établi la nécessité de ces travaux. Il n'a pas démontré qu'aucun bateau ou vaisseau était passé par ce chenal. Il est impossible de l'utiliser, nonobstant les travaux que l'on y fit depuis ce temps, et ces travaux ont été pendant tout ce temps-là faits en régie et la pierre a été achetée d'amis politiques du voisinage.

L'hon. M. PUGSLEY: Quelle objection y a-t-il à l'achat de la pierre?

M. CROCKET: On l'a payée $2.50 le yard.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce sont de très grosses pierres.

M. CROCKET: Un entrepreneur à Richibouctou m'a dit qu'on avait acheté de lui de la pierre à .05 la verge cube. Le ministre devrait faire une enquête à ce sujet afin de pouvoir, avant de demander, au moins, un autre crédit, dire exactement en quel état sont les travaux; s'ils seront jamais achevés ou s'ils devront continuer d'année en année comme par le passé.

L'hon. M. PUGSLEY: M. Irving a juré positivement devant le comité des comptes publics que tout son profit sur la pierre fournie l année dernière, après en avoir payé l'extraction et le transport sur une distance considérable ne s'élevait qu'à $38.

M. SPROULE: A-t-il extrait la pierre lui-même?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, il est très désirable dans les travaux de ce genre, exposés à l'action de la mer, aux grands vents et aux tempêtes, que les pierres employées soient aussi grosses que possible. C'est cette pierre pour laquelle on a payé $2.50, ainsi que l'a dit mon honorable ami—je n'ai pas le compte devant moi—c'était de la très grosse pierre; pour la pierre plus petite nous avons payé $1.00. On a fourni la preuve devant le comité que sur toute la pierre fournie pendant une année, après avoir payé les dépenses d'extraction et de transport sur une distance considérable, les profits n'ont été que de $36, ce que l'on ne peut pas certainement appeler déraisonnables.

M. CROCKET: La déclaration de M. Irving se rapporte à l'année dernière, mais je pense qu'il n'a pas cessé depuis de fournir de la pierre. Qui était chargé de la conduite de ce travail?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y avait un contremaître auquel on donnait quelquefois le nom de conducteur.

M. CROCKET: Le ministre sait-il qui il est?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui: M. A. Cormier.

M. DANIEL: La marie-salope à cet endroit est-elle opérée à la main ou est-elle pourvue d'un moteur?

L'hon. M. PUGSLEY: Elle est pourvue d'un moteur. On m'informe qu'elle n'a pas

été beaucoup utilisée; le travail avait été exécuté à marée basse, au moyen de ravales. Mais encore ici, je suis peut-être dans l'erreur.

Campbellton, quai en eau profonde, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à compléter les travaux.

M. CROCKET: Le travail est-il donné à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. CROCKEY: Cette somme va-t-elle permettre de compléter les travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est ce qu'on pense.

M. CROCKET: Quelle longueur de quai cela va-t-il donner?

L'hon. M. PUGSLEY: Le quai a 3[illegible] pieds de longueur par 35 de largeur. Il se relie à l'extrémité est du quai actuel par une travée de 15 pieds.

M. CROCKET: Est-ce là le prolongement?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. CROCKET: Quelle sera alors la longueur totale du quai en eau profonde?

L'hon. M. PUGSLEY: Le quai de Shives doit avoir 250 pieds de longueur; et, avec ce prolongement, la longueur totale serait, d'après mon calcul, de 554 pieds.

M. CROCKET: Quelle est la profondeur de l'eau à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Elle est de 18 ou 20 pieds, je pense. Il y a été fait du dragage.

M. CROCKET: Indépendamment du présent marché?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. DANIEL: Combien a-t-il été payé jusqu'ici?

L'hon. M. PUGSLEY: Jusqu'au 30 décembre dernier, il avait été payé une somme de $30,745.80.

M. CROCKET: Quel est le prix total d'adjudication?

L'hon. M. PUGSLEY: De $35,475.

M. DANIEL: Le ministre doit faire erreur quant à la somme qui aurait été payée, car, suivant le dernier rapport de l'auditeur général, plus de $18,000 auraient été payés.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, l'année précédente.

M. CROCKET: Qui est l'entrepreneur?

L'hon. M. PUGSLEY: M. William Glover.

M. CROCKET: De Campbellton?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

Cap-Bald, quai brise-lames, $19,500.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit de construire un brise-lame et un quai à Cap Bald dans le comté de Westmoreland, et nous demandons un crédit en vue de parachever les travaux.

M. CROCKET: A combien s'élève la dépense totale?

L'hon. M. PUGSLEY: Le prix d'adjudication est de $32,890, et il faut y ajouter les frais de surveillance, dépenses imprévues, etc, $3,110, et aussi, les frais d'établissement d'un chemin, $2,729.36. On estime la dépense totale à $38,729.36. On se sert du béton. Les ouvrages à cet endroit seront très exposés aux assauts de la mer, et il importe de les faire solides.

M. DANIEL: Etait-ce là une entreprise nouvelle pour l'exercice clos le 31 mars 1909?

L'hon. M. PUGSLEY: Il a été fait appel de soumissions dans l'automne de 1908, et l'entreprise a été adjugée au printemps de 1909.

M. CROCKET: Quel nombre de soumissions a-t-il été reçu?

L'hon. M. PUGSLEY: Quatre, et l'entreprise, comme d'habitude, a été adjugée au soumissionnaire pour la somme la plus basse.

M. CROCKET: A qui?

L'hon. M. PUGSLEY: A M. E. A. Wallberg.

M. CROCKET: A-t-on représenté au ministre, ou à son département, que ces travaux étaient nécessaires?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. CROCKET: Qui a fait ces représentations?

L'hon. M. PUGSLEY: Entre autres l'honorable représentant de Westmoreland (M. Emmerson). Je pense qu'il a été aussi fait des représentations par les cultivateurs et pêcheurs. C'est ici un centre important du comté de Westmoreland, situé entre Shédiac et le cap Tourmentin. Il se trouve à une assez grande distance du chemin de fer et les habitants du voisinage qui produisent de grandes quantités de denrées agricoles, privés de moyens de transport, s'en trouvaient très incommodés.

Ce leur sera aussi un grand avantage de pouvoir au moyen de ce quai, expédier leurs produits soit au cap Tourmente, soit à Shédiac.

M. CROCKET: N'existait-il là aucun quai, auparavant?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. CROCKET: Pourquoi le département a-t-il résolu de le faire en béton?

L'hon. M. PUGSLEY: D'abord parce qu'il s'agit d'un endroit exposé. Le béton devient rapidement le matériel préféré dans la construction des quais comme dans celle des édifices. En outre, c'est une localité ou, nous a-t-on dit, un quai de bois serait rapidement endommagé par le torredo. Ayant pesé toutes ces raisons, nous avons cru qu'il valait mieux construire un quai en béton.

M. CROCKET: Le Gouvernement a-t-il construit d'autres quais en béton, dans le Nouveau-Brunswick?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne saurais dire pour le Nouveau-Brunswick. Nous en avons construit sur la rivière Ottawa. Il y en a un à Arnprior. Nous venons d'en achever un magnifique à Lakefield. Le coût n'a pas été beaucoup plus considérable que pour un quai en bois.

M. CROCKET: Ce travail a-t-il été adjugé sur soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, l'entreprise a été adjugée sur soumissions.

M. CROCKET: Quels ont été les autres soumissionnaires?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne saurais citer les noms. Nous avons reçu quatre soumissions entre $32,890 à $62,000. La plus basse a été acceptée.

M. CROCKET: Le Gouvernement a-t-il acquis les titres de propriété du terrain?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous en avons acquis la propriété le 5 octobre 1908, pour une somme de $310. Ce terrain comprend une étendue de six acres et demi.

M. CROCKET: Le ministre a parlé de $3,000, pour les abords et l'emplacement du quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce serait pour les travaux d'accès. Ces $310 couvrent l'emplacement et les abords du quai le long du rivage. Le chemin a été ouvert à la journée et il est achevé. Ces dépenses ont été faites pendant l'exercice de 1908-1909.

M. CROCKET: La plus grande partie en octobre, je suppose?

L'hon. M. PUGSLEY: Non; les travaux ont duré huit mois. Ils ont été achevés le 30 novembre.

Cap Tourmente.—Un brise-lames, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme est demandée pour reconstruire le revêtement et replacer la pierre. Elle est demandée par l'ingénieur résident. Il y a longtemps que ce brise-lames a été construit, et chaque année il y faut faire des réparations.

M. DANIEL: Je vois, à l'article V—182, que le Gouvernement a acheté de l'Intercolonial un vieux wagon plat, pour la somme de $150. Pourquoi cela?

L'hon. M. PUGSLEY: En 1908-1909, une somme de $9,226 fut consacrée à la mise en place de 74 pilotis imprégnés de créosote, le long de la tête du quai, laquelle fut recouverte de ballastage sur une surface d'environ 2,200 pieds carrés. On acheta de l'Intercolonial un wagon plat pour y ériger une chèvre qui servit à mettre en place 823 verges cubes de grandes pierres, pour élever la rampe le long du revêtement de la tête du quai.

M. DANIEL: Je tiens à faire remarquer que la pierre que l'on s'est procurée pour ce brise-lames a été payée à raison de $3.50 la verge cube, tandis que celle que l'on a employée à Bouctouche n'a coûté que $2.50. Le montant a été payé à M. H. C. Reid. Je ne sais si c'est un avocat.

L'hon. M. PUGSLEY: Je pense que M. Reid est le propriétaire des carrières de pierres, à ou près de Sackville.

M. DANIEL: Ce travail se fait-il à l'entreprise ou à la journée?

L'hon. M. PUGSLEY: Il se fait à la journée.

M. CROCKET: Il n'est pas venu à l'idée du Gouvernement de louer ce wagon au lieu de l'acheter?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous l'avons eu à un prix très modéré.

Port Chance.—Pour exhausser un quai incliné, du niveau de la marée basse au niveau de la marée haute, $2,800.

L'hon. M. PUGSLEY: Le quai actuel a 175 pieds de long, 25 pieds de large et 18 pieds de haut à son extrémité, mais il est recouvert par l'eau à marée haute, et il s'agit de l'exhauser. Cela comporte une élévation générale de la jetée, d'environ 8 pieds.

M. CROCKET: Cette somme couvrira-t-elle le coût total?

L'hon. M. PUGSLEY: Elle le couvrira.

Cummings-Cove, île Deer.—Un quai, $15,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme est destinée à la construction d'un quai à Cummings-Cove. On veut construire des abords de 23 pieds de large sur 290 pieds de long, supportés par des pilotis. L'évaluation totale est de $19,400, non compris la surveillance des travaux.

M. DANIEL: Y a-t-on fait quelque dépense l'année passée?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, nous avons fait appel à la concurrence; mais les prix des soumissionnaires étant bien supérieurs aux prévisions de l'ingénieur, nous avons refusé d'adjuger l'entreprise et nous enten-

dons faire de nouveaux appels à la concurrence.

Port-Dalhousie.—Brise-lames, $10,000.

Ce crédit est affecté à la construction d'un brise-lames, à Dalhousie, dans le but de protéger le bassin. Il y avait là une espèce de brise-lames qu'on avait construit avec les déchets et les rognures des scieries mécaniques et il avait servi de chaussée. La partie centrale avait été affouillée et cela a exposé à l'action des tempêtes le port intérieur quelquefois appelé Ferry-harbour. Ce port offrira bien des inconvénients, sinon des dangers aux vaisseaux, si on ne construit pas ce brise-lames. Cet ouvrage sera fort utile, par la protection qu'il donnera au port.

M. DANIEL: Est-ce là ce qu'on appelle le quai Ferry?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, pas ce brise-lames. Cet ouvrage part d'un point au large dans la direction de l'île. C'est un ouvrage neuf.

M. CROCKET: Cet ouvrage est-il destiné à remplacer ce brise-lames fait de déchets de scieries dont a parlé le ministre?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, ce brise-lames remplace ce dernier ouvrage.

M. CROCKET: Quel est le propriétaire de cet ouvrage?

L'hon. M. PUGSLEY: Il appartiendra au public. Le titre passera à la Couronne. Cet ouvrage était sous la juridiction du ministre de la Marine et des Pêcheries. La chose va sans dire, la question sera, de notre part, l'objet d'une soigneuse étude, afin que nous puissions constater si le titre appartient à la Couronne. Le ministère de la Marine, paraît-il, est propriétaire de l'île. Il en a fait l'expropriation. Il s'agirait, sans doute, de la plage s'étendant au large, de la berge de la rivière jusqu'à l'île; mais, naturellement, cette question sera l'objet d'une soigneuse étude préalable, avant le commencement de ces travaux.

M. CROCKET: Quand le ministère de la Marine et des Pêcheries a-t-il fait l'acquisition de cette île?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a probablement un an.

M. CROCKET: Et l'objectif visé par la construction de cet ouvrage est de relier l'île à la terre ferme?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, ce brise-lames s'étendra du rivage jusqu'à l'île Douglas.

M. CROCKET: Il s'étend du domaine de la Dalhousie Lumber Company jusqu'à l'île Moffat, que le Gouvernement a achetée?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, la propriété de la Dalhousie Lumber Company se trouve, je crois, plutôt à l'ouest de ce brise-lames. Cette compagnie n'est pas propriétaire du terrain qui est le point de départ du brise-lames. Le ministère de la Marine et des Pêcheries a fait l'expropriation de l'île Douglas.

M. CROCKET: Le ministre sait-il le prix payé pour l'île par le ministère de la Marine.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, je l'ignore, mais le prix, paraît-il, est peu élevé.

M. CROCKET: Si je pose cette question au ministre, c'est que l'impression régnante est qu'une forte partie des travaux effectués par le ministère des Travaux publics à Dalhousie, l'a été au bénéfice de la Dalhousie Lumber Company.

L'hon. M. PUGSLEY: Qui ajoute foi à cette rumeur?

M. CROCKET: C'est l'opinion dominante à Dalhousie.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela m'étonne fort.

M. CROCKET: La plupart des travaux de dragage effectués, l'an dernier, ont été exécutés le long du front du quai de la Dalhousie Lumber Company. D'après mes auteurs, le ministre des Travaux publics serait un des actionnaires de la Dalhousie Lumber Company. Le ministre niera peut-être le fait?

L'hon. M. PUGSLEY: Pourquoi l'honorable député pense-t-il que le ministre nierait la chose?

M. CROCKET: Le ministre le nie-t-il?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. CROCKET: Il est hors de doute que A. et R. Loggie ont reçu des milliers de dollars pour travaux de dragage, au bénéfice de la Dalhousie Lumber Co. Je suis allé à Dalhousie, l'an dernier, et j'ai vu les dragueurs des Loggie à l'œuvre, et ces travaux de dragage qui donnent du prix au domaine de la Dalhousie Lumber Company c'est le Gouvernement fédéral qui en paie la façon, bien que cela se fasse au bénéfice de la Dalhousie Lumber Company. Voilà une chose contre laquelle les députés ont droit de protester. Il est indubitable que ce fait s'est répété en nombre d'endroits du pays. Chaque année il figure au budget nombre de crédits s'élevant à des milliers de dollars, et que le Parlement vote, au bénéfice de la propriété privée. C'est bien là ce qui a lieu pour les travaux exécutés à Dalhousie. Le ministre, il est vrai, affirme que le bassin à Dalhousie se trouve au delà des limites de la propriété de la compagnie en question; mais la plus forte partie des dragages exécutés, l'an

dernier, l'ont été au quai même de la Dalhousie Lumber Company.

Peut-être pourrions-nous avoir un peu plus de renseignements quand viendront les crédits du dragage et les discuter entièrement. Je ne crois pas que la Chambre devrait être invitée chaque année à voter de fortes sommes pour le bénéfice d'entreprises privées. Il y a des centaines de localités dans tout le Canada où les deniers publics sont dépensés de cette manière tandis que des centaines d'autres endroits demandent à grands cris des crédits dont ils ont absolument besoin dans l'intérêt public.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois qu'il vaudrait mieux que l'honorable député discute cet item devant le comité. Quand le crédit du dragage viendra, il pourra reprendre cette question.

M. CROCKET: J'en ai parlé en raison du renseignement que le ministre a déjà donné au comité, à savoir que ce crédit est demandé pour faire disparaître ce que le ministre appelle le vieux brise-lames. En réalité, ce n'est pas autre chose qu'un pont qui sert à la maison Moffat, dont la Dalhousie Lumber Company a acheté la propriété et les travaux comprennent la reconstruction du chemin dont il parle. J'ai aussi compris que c'était un ouvrage dans l'intérêt de la Dalhousie Lumber Company, dont la propriété se trouve juste à cet endroit. C'est pourquoi j'ai parlé aussi du dragage, parce que quand on nous demande ce crédit pour le dragage et une autre grande dépense pour ce brise-lames qui se trouve au même endroit. Cela semble confirmer la rumeur que les deniers publics sont employés dans l'intérêt d'une compagnie de marchands de bois dont le ministre est un des actionnaires.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami se trompe complètement au sujet de cet ouvrage. Le but de cette entreprise est de protéger le port Ferry. Il y a un quai public, le bateau-passeur y aborde, il s'y fait un grand trafic et ce crédit est destiné à la construction d'un brise-lames public. Quant à savoir si cela rendra service à la Dalhousie Lumber Company, je l'ignore, bien que je suppose qu'elle y trouvera son avantage parce qu'elle possède une ou deux grandes scieries à Dalhousie qui sont très actives et y ont la plus grande production de la région et aussi parce que la compagnie y fait des expéditions continuelles des bois qu'elle manufacture.

La Dalhousie Lumber Company jouira des mêmes avantages que toute autre entreprise du même genre dans la ville. Autant que je peux m'en rendre compte, cette construction ne doit pas être faite sur la propriété de la Dalhousie Lumber Company et le but poursuivi est de protéger et d'améliorer le bassin qui est un port public. L'honorable député m'a demandé si j'étais actionnaire de la Dalhousie Lumber Company. Il est vrai qu'il y a six ou sept ans j'ai pris quelques actions de cette compagnie. J'ai payé comme les autres ces titres avec mon argent et je puis assurer à l'honorable député qu'il n'y a pas de capital mouillé dans cette compagnie. Elle s'occupe de grandes entreprises forestières sur la rivière Restigouche et dans le voisinage elle coupe environ 25,000,000 de pieds de bois par an. Je me trouve être un de ses actionnaires.

M. CROCKET: Ce crédit comprend-il l'acquisition d'une propriété de la Dalhousie Lumber Company ou de quelques servitudes?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas que je sache.

M. SPROULE: Nous avons siégé dix-neuf heures sur vingt-quatre et je crois qu'il serait temps d'ajourner.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas une mauvaise idée.

(Rapport est fait des résolutions adoptées.)

L'hon. M. FISHER propose de lever la séance.

M. SPROULE: Lundi sera un jour réservé aux députés.

L'hon. M. FISHER: Oui.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 31 janvier 1910.

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

1re LECTURE

D'un projet de loi (n° 117), provenant du Sénat (J), et tendant à faire droit à George-Robert Buttonshaw.

SOCIETES COOPERATIVES DE CREDIT.

M. MONK: Avant de passer à l'ordre du jour, je voudrais attirer l'attention du très honorable premier ministre sur le bill n° 26, dans la liste des affaires d'intérêt public, relatif aux sociétés coopératives de crédit.

Cette proposition de la loi sur les sociétés coopératives a été présentée deux ou trois fois à la Chambre et la dernière fois, il y a deux ans, elle a été renvoyée à l'examen d'un comité spécial qui, après une longue enquête, a fait un rapport unanime en sa faveur, après quoi le bill a été adopté

à l'unanimité par la Chambre. Il fut ensuite envoyé au Sénat où il fut rejeté à une voix de majorité à la fin de la session.

Le bill n° 26 tend absolument au même but. Je voudrais rappeler à mon honorable ami que ce bill, voté par la Chambre, fut adopté par le Gouvernement après le rapport du comité spécial et fut présenté par le ministre du Travail. Je crains que le bill dont je parle et qui figure au tableau des affaires d'intérêt public, ainsi qu'un autre présenté par l'honorable député de Brantford (M. Harris) et portant un numéro plus élevé dans la liste, dont la portée est aussi plus étendue, puissent ne pas être appelés à cette session, ce qui serait très pénible pour les personnes intéressées. Le très honorable premier ministre ne pourrait-il pas nous accorder la facilité de faire voter ces bills et de les envoyer de nouveau au Sénat?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Si nous y consentons, je crains que nous ne soyons obligés de consentir aussi à l'adoption d'autres motions de cette nature. Pourtant je ne réponds pas négativement à la requête de mon honorable ami. Nous pouvons continuer l'ordre du jour et nous verrons ce soir où nous en sommes.

DROITS TERRITORIAUX AU POLE NORD.

M. HUGHES : Je désire attirer l'attention du très honorable premier ministre sur la dépêche suivante qui a parue samedi matin dans le "Citizen" et dans d'autres journaux :

("Citizen", samedi, 29 janvier 1910.)

New-York, 28 janvier.—La question relative au droit de possession territoriale du pôle Nord, a encore été réveillée par le capitaine J. Bernier, du Canada, qui est venu ici pour assister demain soir au dîner du club Arctique d'Amérique. Le capitaine Bernier, demandera à sir Wilfrid Laurier, le premier ministre du Canada, de prier l'Angleterre, les Etats-Unis, la Russie, la Suède, le Danemark et la Norvège, tous les pays maritimes, qui bordent l'océan Arctique, de désigner des représentants officiels pour l'accompagner dans sa prochaine expédition polaire qui doit quitter Québec le 15 juillet prochain. Le principal but de l'expédition, dit-il, sera de diviser la mer polaire de façon que les autres nations puissent avoir leurs droits de pêche parfaitement définis. Le capitaine Bernier visitera à la fois la Terre de Croker découverte par Peary en 1906 et celle de Bradley qui a été, dit-on, visitée par le Dr Cook et après avoir hissé le drapeau britannique il les proclama annexées officiellement au Canada. L'Angleterre, dit-il, a cédé autrefois au Canada toutes les îles de l'océan Arctique qui sont situées entre ses limites côtières.

Je désire demander au Gouvernement s'il a reçu une requête semblable de la part du capitaine Bernier et, dans l'affirmative, si c'est l'intention de rappeler au capitaine Bernier que le Canada n'est pas encore une nation, mais fait toujours partie des possessions britanniques et entend y rester et qu'en exprimant que le Canada est une nation distincte ou que l'Angleterre est une nation distincte, séparée du Canada, on ne se conforme pas aux conditions qui existent réellement.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): J'ai vu la dépêche signalée par mon honorable ami. Je n'ai pas connaissance que les intentions du capitaine Bernier soient telles qu'on les lui attribue. Je ne pense pas qu'il ait l'intention de se lancer dans des complications internationales. Mais si le capitaine Bernier a parlé comme on dit qu'il l'a fait, tout ce que je puis dire, c'est qu'il aurait mieux fait de rester sur son tillac.

L'hon. M. FOSTER : Cela semble vouloir dire qu'il existe un projet d'envoyer le capitaine Bernier au pôle Nord avec l'autorisation du Gouvernement canadien. A-t-on cette intention?

Sir WILFRID LAURIER : Non. Le capitaine Bernier ira encore dans le Nord cet été pour surveiller les eaux septentrionales et affirmer la juridiction du Canada.

L'hon. M. FOSTER : Je crois que quelqu'un devrait se charger de la surveillance de ce personnage. Il semble s'être déchaîné

QUESTION DE PRIVILEGE.—ROLE DE LA COURONNE DANS LES CAS DE PEINE CAPITALE ET AUTRES.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): Je désire, comme question de privilège, dire un mot au sujet de quelque chose qui m'a échappé, lors de la discussion qui a eu lieu le 17 janvier, sur la motion relative à la production de documents ayant trait à la peine capitale prononcée contre Walter Blythe. En discutant de l'habitude observée pour prendre en considération les questions de clémence dans les cas de peine capitale, j'ai fait la remarque que les instructions de Sa Majesté au Gouverneur général, étaient de ne pas prendre d'initiative dans les cas de peine capitale, sans avoir provoqué l'avis de son conseil privé, mais que dans les autres cas, il ne provoquait pas cet avis. On m'a fait remarquer que la conclusion qui pouvait être tirée de mes paroles—et qui, j'ai le regret de le dire, a été tirée par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule)—était que dans les cas autres que ceux de la peine capitale, Son Excellence agissait sous sa responsabilité personnelle. Ce n'est évidemment pas exact. Je discutais simplement les cas de peine capitale et je voulais seulement montrer que dans les cas de peine capitale, la responsabilité de la mesure prise par Son Excellence repo-

sait sur tout le ministère· dans les cas autres que ceux de peine capitale, la responsabilité n'appartient pas à tout le ministère et pas davantage à Son Excellence, personnellement; en pareil cas, Son Excellence prend une décision après avis d'un ministre, non pas nécessairement le ministre de la Justice, mais ordinairement, dans la pratique, c'est toujours sur le ministère de la Justice que repose la responsabilité.

M. SPROULE: Je suis content que le ministre (M. Aylesworth) donne cette explication, parce qu'il me semble que l'expression générale et le bon sens étaient d'avis différent; j'avais du moins une autre opinion et il vaut la peine, je crois, d'avoir une déclaration précise à ce sujet.

BUREAU DE LA POSTE A CRANBORNE.

M. GOODEVE: A propos de la réponse donnée par le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) relativement au bureau de poste de Cranborne (C.-A.), je constate qu'une pétition a été envoyée au Gouvernement pour lui demander que le bureau de la poste soit enlevé de l'hôtel. Le premier ministre, parlant au nom du ministre des Postes, a dit que si le bureau de poste se trouvait dans un hôtel, la question serait prise en considération. J'ai un plan de l'hôtel montrant le bureau de la poste situé dans le bureau de l'hôtel, entre la salle du bar et la salle du jeu de cartes et les citoyens s'opposent énergiquement à cet emplacement. Je vais faire passer ce plan au ministre des Postes et j'espère qu'il prendra des mesures pour porter remède à cet inconvénient.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Je vais m'en occuper immédiatement avec le sous-ministre des Postes.

LE TRAITE DES EAUX LIMITROPHES.

M. R. L. BORDEN: Je désire demander au premier ministre (sir Wilfrid Laurier) s'il a quelque déclaration à faire relativement à l'état actuel du traité des eaux limitrophes et dans la négative, s'il espère être capable de faire une déclaration prochainement.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Comme je l'ai dit l'autre jour à l'honorable député (M. R. L. Borden), nous avons quelques négociations complémentaires à entreprendre au sujet de l'interprétation d'un article du traité. Aussitôt qu'elles seront terminées, nous ferons une déclaration à la Chambre.

DEMANDE D'UN DOSSIER.

M. ARMSTRONG: Je désirerais savoir quand le Gouvernement compte déposer le dossier demandé par la motion adoptée le 24 novembre dernier, relativement aux impressions.

L'hon. CHARLES MURPHY (secrétaire d'Etat): Je vais veiller à ce que l'on s'en occupe sans retard.

ACHAT DE VAISSEAUX DE GUERRE

L'hon. M. FOSTER: Je désire appeler l'attention du premier ministre sur une demande que j'ai formulée, il y a quelque temps, en obtention de renseignements sur ce qui s'est passé entre le Gouvernement et les autorités britanniques au sujet des négociations relatives à l'achat de bâtiments de guerre. Le premier ministre a promis de veiller au dépôt de ces documents.

Il faudrait avoir sous les yeux ces documents, avant que la Chambre aborde le débat sur le bill de la marine, qui doit bientôt s'ouvrir, paraît-il. Dans le mémoire déposé sur le bureau au sujet des délibérations de la conférence sur la défense, il figure aussi un article donnant à entendre qu'il s'échange une correspondance relativement à la question du drapeau. Le premier ministre comprend ce dont il s'agit Il serait utile, à mon avis, qu'il apportât à la Chambre une déclaration catégorique à cet égard. S'il y a des documents à déposer sur le bureau ,il serait bon de le faire ou du moins le premier ministre pourrait nous donner une réponse définitive, lorsque le projet de loi viendra en discussion.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je ne sache pas qu'il y ait de documents; toutefois, j'irai aux renseignements.

DISCUSSION DU BILL DE LA MERCHANTS AND GENERAL INSURANCE COMPANY.

La Chambre se forme en comité pour la discussion du projet de loi (n° 82) constituant en corporation la Merchants and General Insurance Company.

Sur l'article 10.

M. SPROULE: Il me semble que la valeur de la propriété que la compagnie peut posséder est fort minime, $5,000 seulement et dans la province de Québec, $10,000.

M. MONK: C'est bien là la pensée des intéressés; je n'ai pas d'instructions spéciales à cet égard, mais ce chiffre leur agrée. La somme de $10,000 est fixée, à titre de valeur annuelle, c'est-à-dire, à titre de loyer; ce qui représenterait un immeuble de considérable étendue à Montréal. Défalcation faite de l'assurance et des taxes,une propriété d'une valeur annuelle de $10,000 représenterait au moins $100,000. La valeur annuelle, je suppose, serait déterminée d'après la valeur comportée par les répartiteurs.

A Montréal, les répartiteurs n'adoptent pas un chiffre fort élevé pour la valeur

réelle, et un immeuble pourrait fort bien valoir en réalité plus de $150,000, tandis que sa valeur annuelle, déterminée par les répartiteurs, ne s'élèverait qu'à $10,000. C'est là, à mon avis, une somme suffisante pour une compagnie d'assurance qui commence son exploitation à Montréal.

(Il est fait rapport du projet de loi.)

2e LECTURE

De quatre projets de loi:

Le 1er (n° 120), déposé par M. Rivet, concernant les Royal Guardians.

Le 2e (n° 121), déposé par M. W. M. Martin, constituant en corporation la compagnie du chemin de fer central de la Saskatchewan.

Le 3e (n° 123), déposé par M. D. A. Gordon, concernant la compagnie d'assurance mutuelle contre l'incendie des Manufacturiers du centre du Canada.

Le 4e (n° 124), déposé par le même, concernant la compagnie d'assurance mutuelle contre l'incendie des Manufacturiers de l'est du Canada.

QUESTIONS.

DEBLAIS DU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

M. LENNOX demande:

1. Sur la section du Transcontinental depuis la borne 1534.04 à la borne 1558.17, à partir de Moncton, section "F", adjugée à O'Brien, Fowler et McDougall, quelles étaient les quantités estimatives calculées par l'ingénieur de l'Etat aux chapitres de: a) roche vive; b) roches détachées; c) déblais ordinaires, d'après lesquels la soumission a été acceptée et l'entreprise accordée?

2. Au moment de l'adjudication, quelle devait être la dépense estimative calculée d'après les prix du contrat, pour les travaux dans: a) roche vive; b) les cailloux; c) les déblais ordinaires?

3. Combien de verges cubes de déblais pour chacune des trois classes susdites de déblais a-t-on porté dans les comptes provisoires et pour lesquelles paiement a été demandé par l'entrepreneur, ou les sous-entrepreneurs, à compte d'ouvrage censé exécuté, et quelle est la quantité et la valeur estimative, se rapportant à chacune des trois classes ci-dessus, des travaux qui restent à faire, d'après le dernier décompte?

4. Quelles sommes a-t-on payées à ce jour pour les travaux exécutés dans chaque classe?

5. A l'époque de l'adjudication, quelle était la dépense totale estimative, calculée d'après le montant de l'entreprise?

6. Quels sont les renseignements corrélatifs touchant la section entre les bornes 1407.85 et 1,534.04, sections "E" et "F", comprises dans le marché concédé aux mêmes entrepreneurs?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): La section comprise entre les bornes 1,534.04 et 1,558.17 à partir de Moncton, section "F".

1 a.) Roche vive, 493,400 verges cubes; b) roches détachées, 71,000 verges cubes, c) déblais ordinaires, 374,000 verges cubes.

2. Roche vive, $175,430; b) roches détachées, $39,545; c) déblais ordinaires, $93,500.

3 et 4. Quantités dont il a été rendu compte jusqu'au 30 novembre 1909: a) roche vive, 344,334 verges cubes; b) roches détachées, 330,805 verges cubes; c) déblais ordinaires, 128,611 verges cubes.

Voici les sommes réellement payées sous chacune de ces rubriques, jusqu'au 30 novembre 1909:

a.) Roche vive, $499,283.86; b) roches détachées, $181,942.75; c) déblais ordinaires, $32,152.75.

Les évaluations servant de base a l'adjudication de l'entreprise n'étaient guère que de nature approximative. Dans un certain nombre de lacs, marais, etc., où l'on n'avait pas relevé les sondes, on a constaté, au cours des travaux, que le fond de plusieurs de ces lacs était de nature à nécessiter de plus grandes quantités de remblai qu'on ne l'avait prévu, pour établir une fondation solide. Pour ces remblais, il a fallu utiliser des matériaux à proximité des travaux, qui consistaient presque entièrement en roche vive et en pierres détachées.

C'est ce qui explique, dans une large mesure, les grandes quantités de pierres détachées figurant dans les comptes. Il était plus avantageux d'utiliser ces matériaux, vu qu'ils se maintiennent à un talus plus raide et qu'il n'est pas besoin de parement en pierres perdues. La dernière estimation de la quantité et de la valeur, sous chacune de ces rubriques, est celle qui a servi à l'adjudication de l'entreprise. Il est impossible de donner la quantité et la valeur, sous chaque rubrique, pour les travaux à exécuter, sans dresser une nouvelle estimation, ce qu'on n'a pas fait.

5.) $1,158,258.25.

La section comprise entre les bornes 1,407.65 et 1,534.04 à partir de Moncton, section "F".

6.) 1): a) Roche vive, 2,602,000 verges cubes; b) roches détachées, 89,000 verges cubes; c) déblais ordinaires, 1,489,000 verges cubes.

2): a) Roche vive, $3,850,960; b) roches détachées, $75,650; b) déblais ordinaires, $431,810.

3 et 4. Voici les quantités et la valeur dont il a été rendu compte, d'après les estimations basées sur l'avancement des travaux, au 31 décembre 1909:

a) Roches détachées, 658,182 verges cubes, $974,109.35; b) roche vive, 242,178 verges cubes, $205,851.30; c) déblais ordinaires, 228.703 verges cubes, $66,373.87.

Les estimations ayant servi de base à l'adjudication de l'entreprise n'étaient qu'approximatives. Dans un certain nombre de lacs, de marais, etc., où l'on n'avait

pas relevé les sondes, on a constaté, au cours des travaux que le fond de plusieurs de ces lacs était de nature à nécessiter des quantités de remblai supérieures à l'estimation, afin de trouver une fondation solide. Il a fallu utiliser, pour ces remblais, les matériaux à proximité des travaux, consistant presque entièrement en roches détachées et en roche vive. C'est ce qui explique les grandes quantités de roches détachées qui figurent dans les comptes. Il était plus avantageux d'utiliser ces matériaux, vu qu'ils se maintiennent à un talus plus raide et qu'il n'est pas besoin de parement en pierres perdues. La dernière estimation de la quantité et de la valeur, sous chacune de ces rubriques, est celle qui a servi de base à l'adjudication de l'entreprise.

Il est impossible de donner la quantité et la valeur, sous chaque rubrique de travaux à terminer, sans dresser une nouvelle estimation, ce qu'on n'a pas fait.

(5) $5,967,208.75.

PERMIS DE CIRCULATION AUX EMPLOYES, SUR L'INTERCOLONIAL.

M. DANIEL demande:

Combien de permis de circulation gratuite sur l'Intercolonial a-t-on accordés aux employés de l'Etat, dans le cours de chacun des mois de septembre, d'octobre et de novembre, en chacune des années de la période 1907-1909, inclusivement?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

On n'a pas tenu note des permis de circulation délivrés en 1907, mais voici le nombre de permis accordés aux employés de l'Etat, en septembre, octobre et novembre 1908 et 1909:

	Septembre.	Octobre.	Novembre.
1908..	1,467	1,024	812
1909..	1,296	983	793

COUT DE L'ARBITRAGE RELATIF A LA MER DE BEHRING.

M. J. D. TAYLOR demande:

1. Combien a coûté aux gouvernements britannique et canadien l'arbitrage dans la question de la pêche des phoques dans la mer de Behring?

2. Quel est le chiffre de la dépense effectuée par l'Angleterre et le Canada respectivement?

3. Quels ont été les résultats de l'arbitrage?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1) $212,032.83.

2) $140.665.79 et $71,367.04.

3): a) Le rejet de la prétention du gouvernement des Etats-Unis à la juridiction extraterritoriale dans la mer de Behring, au delà de la limite ordinaire des trois milles, et les "exposés de faits" qui ont servi de base à la convention se rattachant au règlement des réclamations relatives aux navires canadiens employés à la chasse des phoques, saisis ou autrement molestés par le gouvernement des Etats-Unis.

b) Les règlements de la sentence arbitrale de Paris, réglementant les pêcheries de phoques, du côté américain de l'océan Pacifique-nord, en tant qu'ils intéressent les chasseurs de phoques, tant du Canada que des Etats-Unis.

EMPLOIS DANS LA MARINE CANADIENNE.

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Combien a-t-on reçu de demandes d'emplois dans la marine canadienne projetée?

2. Combien a-t-on reçu de demandes d'officiers ou de ci-devant officiers de la marine royale?

3. Combien a-t-on reçu de demandes d'officiers de la réserve navale royale?

4. Combien a-t-on reçu de demandes de la part de Canadiens?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1) Nombre total des demandes, 234.

2) Nombre de demandes de la part d'officiers de la marine royale, 59; de la part d'anciens officiers de la marine royale, 6.

3) Demande de la part d'officiers de la réserve navale royale, 37.

4) De la part de Canadiens, 115.

CONCESSION DE TERRES A SIR RICHARD CARTWRIGHT.

M. EDWARDS demande:

1. Quelles sont, en ce qui concerne le bois qui s'y trouve, les conditions de la concession de terres publiques occupées par l'honorable sir R. J. Cartwright?

2. Le Gouvernement a-t-il reçu à quelque temps que ce soit du concessionnaire quelque argent provenant de la vente du bois abattu ou coupé sur ces terres? Dans l'affirmative à quelle date et combien?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. L'une des conditions du bail est que le bois qui se trouve sur la propriété ne devra être coupé qu'autant qu'il sera nécessaire d'éclaircir la forêt afin de l'améliorer.

2. Non.

ENTREPRISES ADJUGEES A L'EASTERN DREDGING CO.

M. CROCKET demande:

1. Des entreprises de dragage dans le Nouveau-Brunswick ont-elles été adjugées par le Gouvernement à l'Eastern Dredging Company, Limited, pendant le présent exercice financier? Dans l'affirmative, en quels endroits le dragage devrait-il être fait?

2. Des paiements ont-ils été faits par l'entremise du ministère des Travaux publics à ladite compagnie? Dans l'affirmative quel est le chiffre total de ces paiements?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Non.

2. Non.

PAIEMENTS A T. C. NORRIS.

M. MEIGHEN demande:

Quelle somme totale a été payée par le Gouvernement à T. C. Norris, du Manitoba, au cours de chacune des années 1908 et 1909, et pour quels services?

(Pour ce qui concerne le ministère de l'Intérieur.)

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur et surintendant général des Affaires indiennes):

Exercice 1907-1908 .. .. $2,457 84
Services comme commissaire-priseur aux ventes des terres des écoles.
Exercice 1908-1909 .. .. Néant.

NOUVEAU SOUS-MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET DES CANAUX.

M. HUGHES demande:

1. Qui a été désigné pour la place de sous ministre du département des Chemins de fer et des Canaux?
2. Quelles seront ses fonctions?
3. Est-il en même temps président du conseil d'administration de l'Intercolonial?
4. Quelle est la compétence du nouveau sous-ministre?
5. Quelles fonctions a-t-il remplies durant le cours des dix ou douze dernières années?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Archibald W. Campbell, ingénieur civil.
2. Les fonctions qui incombent à un sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux.
3. Il remplira les fonctions de président du conseil d'administration des chemins de fer.
4. Il est ingénieur civil et a une excellente réputation comme chef d'administration.
5. Il a été sous-ministre du département des Travaux publics dans le gouvernement de l'Ontario et initiateur du mouvement en faveur des bonnes routes.

DISCUSSION D'UNE MOTION RELATIVE A LA REPRESENTATION DES PROVINCES MARITIMES.

M. G. W. KYTE (Richmond) (N.-E.) propose une résolution ainsi conçue:

Cette Chambre est d'avis que les Provinces maritimes du Canada devraient conserver le nombre de représentants dont elles jouissent actuellement;

Que lors du futur remaniement des collèges électoraux qui devra se faire à la suite du prochain recensement décennal le nombre de députés à élire pour lesdites provinces ne devrait être diminué en aucun cas;

Et qu'une humble requête soit présentée à Sa Majesté lui demandant que l'acte de l'Amérique britannique du Nord soit modifié conformément à l'objet de cette résolution.

—Monsieur l'Orateur, la question soulevée par cette résolution a été soumise au Parlement en maintes occasions et dans des circonstances diverses depuis quelques années. Le temps approche où l'on va faire un autre recensement décennal sur lequel sera basée une nouvelle loi de répartition.

Il y a quelques années, une résolution a été proposée ici par M. Hughes, alors député de King (I.P.-E.). Cette résolution demandait la restauration aux Provinces maritimes de la représentation qu'elles avaient lors de la confédération. La résolution que j'ai l'honneur de proposer cet après-midi est quelque peu différente de la résolution de M. Hughes. La présente résolution ne demande pas à la Chambre d'infirmer une décision rendue par le conseil privé, il y a quelques années, sur l'appel d'un jugement de la cour suprême du Canada. En interprétant à la lettre certaines clauses de cet acte, on a décidé qu'au point de vue légal les Provinces maritimes étaient sujettes à voir leur représentation réduite après chaque recensement décennal, si leur population n'avait pas augmenté dans la même proportion que celle de la province de Québec. Au point de vue juridique, nous n'avons aucun moyen de revenir sur cette question, mais je m'adresse à la Chambre des communes du Canada comme au plus haut tribunal d'équité et de droit moral, comme au gardien de la conscience du roi.

J'ose affirmer qu'au point de vue de l'équité et du droit moral, les Provinces maritimes ont droit à une considération spéciale en ce qui concerne leur future représentation à la Chambre des communes.

Avant de discuter cette question, qu'il me soit permis de faire remarquer que dans la Grande-Bretagne la représentation des collèges électoraux les plus éloignés du siège du gouvernement est basée sur un principe différent de celui qui est appliqué aux divisions plus rapprochées de la capitale. Le comté de Kent, situé près de la ville de Londres, a un représentant pour 30,000 électeurs, tandis que les collèges électoraux, plus éloignés, de Northumberland et de Cumberland, ont un représentant pour 10,000 et 9,000 électeurs, respectivement. En Angleterre et dans le pays de Galles, il y a un député pour 10,000 électeurs; en Ecosse, un député pour 8,800 électeurs, et en Irlande, un député pour 7,000 électeurs.

Je rappelle ceci afin de démontrer que, dans la Grande-Bretagne, où nous allons chercher nos précédents en matière constitutionnelle, la représentation des divers collèges électoraux est basée sur un principe différent de celui qui, en Canada, s'applique aux Provinces maritimes.

C'est un fait bien connu que les conditions existantes lors de l'union, et que l'on supposait alors devoir se perpétuer, ne se sont pas maintenues en ce qui concerne les diverses parties du Canada. On supposait

alors qu'aux cours des futures périodes décennales, la population augmenterait de beaucoup, non seulement dans les anciennes provinces qui ont formé le noyau du Dominion, mais encore dans les nouvelles provinces de l'Ouest qui, tôt ou tard, devaient faire partie de la Confédération. Agissant d'après la supposition que les Provinces maritimes verraient leur population s'augmenter aussi rapidement que celle des autres, on n'a pas jugé nécessaire de prendre des précautions pour conserver à ces provinces de l'Est leur représentation intacte. En 1873, lorsque la Colombie-Anglaise est entrée dans l'union, bien que sa population d'alors ne lui donnât pas le droit à une aussi forte proportion, on lui alloua six députés qui devaient constituer le minimum de la représentation de cette province, et il fut également stipulé que cette représentation augmenterait conformément aux dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord.

Pour peu que l'on considère avec soin la question, il est tout à fait évident que si les représentants des Provinces maritimes qui ont pris part aux conférences antérieures à l'union eussent insisté pour que la représentation de ces provinces à leur entrée dans la Confédération fût considérée comme devant être le minimum de leur représentation future, on n'eût pas hésité à accepter cette proposition. Mais nul ne songeait alors que cette précaution pût être nécessaire. Si je fais un appel spécial en faveur des Provinces maritimes, ce n'est pas parce que notre population a diminué, ni parce que nos entreprises industrielles ont périclité. Les causes qui ont amené la réduction de la représentation des Provinces maritimes ne sont pas dues à des défauts inhérents à notre nature. Il faut les chercher en dehors de nous.

La population des Provinces maritimes a augmenté constamment; mais les archives du département de l'Immigration expliquent la diminution de notre représentation en cette Chambre. Depuis neuf ans 49,521 immigrants sont venus dans les Provinces maritimes; 187,382 dans Québec; 227,756 dans Ontario; 255,921 dans le Manitoba; 359,578 dans l'Alberta et la Saskatchewan. De sorte que, si les Provinces maritimes ont été distancées par Québec, Ontario et les provinces de l'Ouest, cela n'est pas dû au dépeuplement, mais plutôt à l'énorme courant d'immigration qui a afflué vers les autres provinces et dépassé le nombre de nos propres immigrants. Il n'est guère nécessaire de rappeler à la Chambre que depuis trente ans le département de l'Immigration a mis toute son énergie, sous tous les régimes, libéraux ou conservateurs, à amener des immigrants, non dans les Provinces maritimes, mais dans les plaines fertiles du Nord-Ouest. Il est vrai qu'on n'a fait aucun effort spécial pour détourner les immigrants des Provinces maritimes, mais il faut reconnaître que les immigrants sont attirés vers le Nord-Ouest, parce qu'ils y trouvent des terres fertiles qui leur sont données gratuitement. Les Provinces maritimes ne sont pas spécialement propres à l'agriculture.

Nous n'avons pas ces champs fertiles qui ont attiré vers les provinces des prairies un si grand nombre d'immigrants, venus des pays européens. Nos ressources sont en grande partie composées des produits de nos forêts, de nos pêcheries et de nos mines. L'immigrant européen qui vient dans les provinces de l'Ouest pour s'y livrer à l'agriculture n'a pas besoin d'un fort capital pour s'établir; avec des ressources relativement limitées il peut s'établir sur un homestead, et tout ce qu'il est obligé de faire c'est de labourer le sol, d'ensemencer et de se livrer à l'exploitation. Mais il faut des capitaux à qui vient dans la Nouvelle-Ecosse ou dans le Nouveau-Brunswick pour y développer nos ressources naturelles, et à la majeure partie des immigrants ayant un capital modeste les provinces de l'Ouest offrent plus d'avantages. Donc, sans cette augmentation énorme due à l'immigration, la population des Provinces maritimes eût pu maintenir les proportions qu'elle avait lorsque nous sommes entrés dans la Confédération. J'ai devant moi un relevé estimatif de la population du Canada publié par le service du recensement à la fin de l'année dernière.

D'après ces chiffres, la population de la province de Québec, qui était de 1,648,289 en 1901, est estimée à 2,088,461 au moment actuel. La population des Provinces maritimes, qui était de 893,553 en 1901, est maintenant estimée à 1,037,112, soit une augmentation durant les neuf années dernières de 143,151. Si l'on considère cette augmentation très importante de la population des Provinces maritimes, on sera naturellement porté à croire que nous maintiendrons notre rang relativement à la représentation.

Mais lorsqu'il s'agit d'appliquer la règle qui détermine le nombre de représentants qu'aura chaque province dans le Parlement canadien après le prochain recensement, c'est-à-dire, en prenant la province de Québec comme province pivotale et en divisant sa population approximative de 2,008,461 par 65, le nombre de représentants auquel elle a droit dans cette Chambre, on constate que l'unité de représentation sera de 32,130, au lieu de 25,000 qu'elle était en vertu du dernier recensement.

Les chiffres que je viens de citer sont basés sur la population présumée, à la fin de l'an dernier, et si l'accroissement se continue encore pendant un an et demi, époque ou sera fait le recensement, la disproportion sera encore plus forte entre la popu-

lation des Provinces maritimes et celle de Québec.

Si l'on prend comme unité de représentation le nombre 32,130, et si l'on applique ce chiffre aux Provinces maritimes, on constate qu'au lieu d'avoir droit à 35 représentants, comme à présent, elles n'en auront que 32 après le prochain recensement. Cette disproportion dans la population existe depuis longtemps.

Il y a trois ans, lorsque l'ancien représentant du comté de King (I.P.-E.) proposa sa résolution, un certain nombre de députés qui prirent part au débat, prétendirent que d'après les indications les plus plausibles, les événements prendraient une autre tournure avant le prochain recensement et que si la représentation des Provinces maritimes ne revenait pas à son ancien chiffre, dans tous les cas, elle n'aurait plus à souffrir de diminution. Cependant je viens de démontrer que bien que la population de ces provinces ait augmenté de 143,151 depuis neuf ans, nous sommes menacés de perdre encore trois représentants lors de la prochaine repartition des collèges électoraux.

Il y a un autre article de la Constitution concernant la représentation des Provinces maritimes, c'est celui qui stipule que si la population d'une province n'a pas diminué de plus d'un vingtième, par rapport à la population totale du Canada, cette province ne souffrira aucune diminution de représentation. Dans la cause qui a été soumise au conseil privé, les avocats des Provinces maritimes ont prétendu que le mot Canada, voulait dire les quatre anciennes provinces du Canada.

Cette prétention me paraît bien fondée, et si elle avait été acceptée par le conseil privé, les Provinces maritimes ne seraient pas, sous le rapport de la représentation, dans la position où elles se trouvent aujourd'hui. Si l'on prenait la population des quatre anciennes provinces du Canada comme base de calcul, il n'y a pas le moindre doutes que les Provinces maritimes conserveraient leur ancienne représentation. Mais si dans la population du Canada on inclut les habitants de la Colombie-Anglaise, de la Saskatchewan, de l'Alberta et du Manitoba, il est évident que les Provinces maritimes, avec leur faible immigration, ne pourront pas réussir à se maintenir au rang qu'elles occupent.

Puisque je viens de parler de l'immigration on me permettra de faire observer que l'argent dépensé pour elle au Canada n'est pas fourni par les provinces qui bénéficient de cette immigration, mais par tout le pays, et que par conséquent les Provinces maritimes contribuent leur quote-part.

Or, personne ne voudra soutenir un seul instant que les Provinces maritimes ont reçu leur juste part d'immigration, malgré que depuis neuf ans le Gouvernement ait dépensé environ $9,000,000 pour attirer des immigrants dans le pays.

En dehors du côté strictement légal, il y a une autre question qui mérite d'être prise en considération dans l'étude de ce problème, vu qu'elle annihile indéniablement les droits des Provinces maritimes. Je veux parler des annexions de territoires qui ont été accordées aux différentes provinces. Tout le monde sait qu'il y a quelques années la province de Québec, que les auteurs de la Confédération ont désignée comme la province pivotale d'après laquelle la représentation des autres provinces devait être déterminée, a obtenu une extension territoriale d'environ 118,000 milles carrés. On a prétendu que cette annexion ne constitue pas un agrandissement territorial de la province de Québec et que la résolution du Parlement qui attribue ce territoire à cette province n'avait d'autre objet que de mieux définir ses frontières.

A l'époque de la confédération la frontière septentrionale de la province de Québec était censée être la ligne de faîte qui sépare les eaux du Saint-Laurent de celles de la baie d'Hudson et il est naturel de supposer que les représentants des Provinces maritimes qui assistaient à la conférence croyaient que la province de Québec ne comprenait que le territoire compris dans ces limites et rien de plus. On est en droit de ce demander en quoi cet agrandissement territorial de la province de Québec peut influer sur la représentation future des Provinces maritimes.

On me dira peut-être que ce territoire additionnel n'est pas peuplé et que, par conséquent, il ne modifie aucunement l'unité de représentation dans la province de Québec. Mais un jour ou l'autre on peut y découvrir de riches mines d'or qui déter mineront un fort courant d'immigration vers ces régions, et la population de la province s'en trouvera considérablement accrue. Alors, il arriverait de deux choses l'une: ou cette population ne serait pas représentée au Parlement, ou il faudrait modifier la loi organique pour lui donner des représentants. La population du nouveau territoire serait trop éloignée des collèges électoraux actuels de la province de Québec et celle-ci pourrait s'adresser au Parlement pour faire modifier la Constitution de manière à donner à cette nouvelle population sa juste représentation dans le Parlement.

Le territoire de la province d'Ontario a aussi été considérablement agrandi depuis 1867. La décision du conseil privé dans l'affaire des frontières, en 1884, lui a accordé tout le territoire aujourd'hui connu sous le nom de Nouvel-Ontario. A l'heure présente Ontario et le Manitoba sont en instance auprès du Gouvernement fédéral pour obtenir de nouveaux territoires qui ont été acquis et payés avec les deniers de tout le

pays. Il ne s'agit pas de territoires pour lesquels le Manitoba et Ontario ont fait des sacrifices, mais de territoires achetés par le Gouvernement et dans lesquels tous les contribuables du Canada ont une égale part.

Les provinces d'Alberta et de la Saskatchewan s'étendent jusqu'aux limites septentrionales du Canada, et il en est de même pour la Colombie-Anglaise. Si les Provinces maritimes pouvaient être agrandies ou si nous pouvions améliorer notre position, sous le rapport de nos ressources naturelles. nous ne viendrions pas demander au Parlement une compensation aux agrandissements territoriaux accordés aux autres provinces. Nous n'avons retiré aucun avantage des dépenses faites par le Gouvernement dans les territoires qu'il distribue aujourd'hui aux autres provinces. Nous ne retirons aucun bénéfice des sommes considérables dépensées tous les ans par le département de l'Immigration pour attirer des immigrants au Canada, et tout ce que nous demandons en retour, c'est qu'à l'avenir, et en aucune circonstance, la représentation des Provinces maritimes au Parlement ne puisse être diminuée.

La résolution que j'ai l'honneur de déposer ne modifie aucunement la représentation des autres provinces. Nous demandons simplement qu'à l'avenir le nombre de nos représentants ne puisse jamais être inférieur à ce qu'il est actuellement. Nous ne demandons que ce qui a déjà été accordé à la Colombie-Anglaise. Puisque la représentation minimum de la Colombie-Anglaise au Parlement doit être fixe et ne jamais être abaissée, on devrait donner la même garantie aux autres provinces. Je maintiens que la proposition contenue dans ma résolution est parfaitement raisonnable, si l'on tient compte des circonstances et des considérations qui ont servi de base à la confédération.

Le principe d'une représentation minimum, pour tout Etat ou territoire, est en vigueur dans tous les pays érigés en confédération. En Australie, la constitution décrète que la chambre des représentants sera composée de 77 membres dont 20 sont accordés à une province, 23 à une autre, et 9, 7 et 5 aux plus petites, et il est expressément décrété qu'aucune de ces provinces ne pourra avoir moins de cinq représentants dans la chambre fédérale.

La constitution des Etats-Unis fixe également une représentation minimum. Tous ces précédents me paraissent si raisonnables que ma proposition ne devrait rencontrer aucune opposition dans cette Chambre.

Autant que qui que ce soit, j'admire et apprécie selon leur mérite les hommes d'Etat qui se sont réunis en 1864 pour étudier les moyens à prendre pour amener une confédération des différentes provinces du Canada. Ces grands événements remontent à une date assez éloignée et la génération actuelle est peut-être portée à croire que les hommes publics de cette époque possédaient des qualités transcendantes, et voyaient plus loin dans l'avenir que ceux qui occupent aujourd'hui, ces mêmes positions. Pour ma part, je ne crois pas diminuer le mérite des hommes d'Etat d'autrefois en disant que ceux qui les ont remplacés dans le Parlement fédéral et les législatures provinciales sont aussi bien doués et ont une vision aussi nette de l'avenir.

A ceux qui ont étudié les événements, il n'est pas permis de supposer que les auteurs de la Confédération avaient prévu toutes les conditions qui pouvaient surgir dans les différentes provinces. Il ne serait pas raisonnable de supposer que ces législateurs ont voulu imposer au pays une constitution qui ne pourrait jamais être modifiée, de manière à répondre aux besoins nouveaux qui ne peuvent manquer de se produire dans un pays qui se développe aussi rapidement que le Canada.

Un exemple pour démontrer que des personnes qui connaissent, pourtant, les questions qu'elles cherchent à discuter et à régler, peuvent se tromper: qu'on me permette de citer la déclaration de feu l'archevêque Taché sur l'avenir du Nord-Ouest comme région favorable à la culture du blé. Ce vénérable archevêque a écrit en 1869 un mémoire dans lequel il affirmait que le pays maintenant désigné sous le nom de l'Alberta et de la Saskatchewan ne pourrait jamais produire du blé. Pourtant, l'année dernière, les plaines et les vallons de ces deux provinces n'ont pas produit moins de 130,000,000 de boisseaux de cette céréale. Sans doute, le vénérable archevêque faisait cette déclaration honnêtement et en toute sincérité. Elle arrivait deux ans après qu'on eut adopté la loi relative à la Confédération, qui se trouvait basée sur les renseignements qu'on possédait alors. On peut donc fort bien croire que les auteurs de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. qui représentaient les plus anciennes provinces du Canada, ne pouvaient alors prévoir l'énorme courant de population qui se dirigerait vers ces provinces de l'Ouest, au cours de ces années écoulées.

Quelles sont, monsieur l'Orateur, les objections qu'on soulève contre la demande très modérée et très modeste que présentent aujourd'hui les Provinces maritimes?

On répond, en certains quartiers, que l'acte de l'Amérique britannique du Nord a établi un système d'après lequel la représentation de toutes les provinces serait arrêtée, système auquel toutes les intéressées devraient adhérer. Autrement dit, pour me servir du langage de ce créancier antipathique et rapace immortalisé dans le "Marchand de Venise": "C'était écrit dans la convention." J'estime que des constitutions écrites pour être durables, pour ne

pas obérer injustement certains éléments de notre population et certaines parties du pays, doivent être modifiées de temps à autre. En fait, je crois ne pas dépasser la limite en disant que toutes les dispositions essentielles de l'acte de l'Amérique britannique du Nord ont été modifiées de temps à autre, depuis 1867, excepté, pourtant, cette stipulation relative au chiffre de la représentation des Provinces maritimes.

En 1869, la Chambre des communes adoptait un projet de résolution déclarant qu'il appartiendrait sans conteste au parlement fédéral de fixer et de déterminer le montant de toutes les dépenses imputables sur les fonds publics du Dominion, mais que la Chambre croyait qu'on ne pouvait accorder d'autres subventions que celles établies par l'acte d'union et celui relatif à la Nouvelle-Ecosse, d'après lesquelles, à l'avenir, ces subsides devaient être imputés sur le revenu du Canada pour les dépenses administratives et législatives de chacune de ces provinces. Outre le fait que le montant de la contribution payable par le gouvernement fédéral aux différentes provinces se trouvait déterminé par cette loi, quelques années plus tard on adoptait la résolution que je viens de lire, établissant une limite au montant des subventions qu'on devait payer à ces provinces-là.

La Chambre sait que, il y a quelques années, les premiers ministres des différentes provinces se sont réunis en conférence et qu'ils ont adopté une résolution par laquelle ils demandaient l'augmentation du subside fédéral aux différentes provinces. Cette résolution fut reçue favorablement par le gouvernement fédéral et par cette Chambre et, en conséquence, ces provinces reçoivent maintenant une subvention plus élevée que celle qu'on leur octroyait auparavant. Je pourrais encore rappeler à la Chambre que cette question n'a pas reçu l'approbation unanime de toutes les provinces, puisque le premier ministre de la Colombie-Anglaise s'est retiré de cette conférence, refusant d'accepter la part proportionnelle qu'on accordait à la province de la Colombie-Britannique.

Quand on soumit ces résolutions à la sanction du parlement britannique, on chercha à insérer dans cette loi une disposition voulant qu'on n'augmentât pas la subvention fédérale accordée aux provinces du Canada, mais que le montant fixé par cette loi fût définitif. Cette modification ne fut pas introduite, ce qui fait voir que les autorités impériales ne considéraient pas sage qu'un texte de loi pût entraver le développement futur du pays.

Une autre objection qu'on a soulevée contre l'acceptation de cette résolution est invoquée par le "Globe", de Toronto, de mercredi dernier. Feu l'honorable George Brown fut le grand champion de la représentation basée sur la population; durant toute sa vie publique, il a travaillé à faire accepter ce principe pour toutes les provinces du Canada. Durant un grand nombre d'années, il fut le propriétaire et le directeur du "Globe" de Toronto, et ce journal fondé par lui et que l'on considère représenter ses vues en tant que la mise en pratique de ces dernières peut convenir à l'état de choses actuel, soulevait cette seule objection contre l'acceptation de cette résolution:

L'objection la plus sérieuse qu'on puisse invoquer contre ce changement, c'est la tendance qui en serait le résultat par laquelle on établirait à l'aveuglette une chambre des communes. On ne peut trouver de sagesse ni d'empressement dans un corps délibérant trop nombreux. Avec des représentations considérables il est nécessaire que la plus grande partie des députés ne prennent aucune part aux travaux. Même avec la représentation actuelle à Ottawa, si chacun des députés s'intéressait activement aux délibérations, il serait virtuellement impossible de délibérer. Chaque augmentation du chiffre de la représentation doit servir nécessairement à multiplier le nombre des silencieux, ce qui n'est pas désirable. La force relative du contingent des Provinces maritimes ne serait pas plus diminuée d'après le changement requis par la loi actuelle, que si l'on adoptait la proposition qui est faite. Dans l'un ou dans l'autre cas, ce serait toujours la proportion de la population.

Monsieur l'Orateur, il me semble que le bien fondé de cette résolution apparaît évident, puisque le "Globe", de Toronto, ne peut invoquer d'objection plus forte contre l'acceptation de cette résolution, qu'en faisant ressortir la tendance de cette dernière à faire de la Chambre des communes une salle de silence. Même si tous les représentants de l'île du Prince-Edouard perdaient leurs sièges ici, au prochain remaniement des circonscriptions électorales, il ne resterait plus que quatre sièges à la disposition du nombre toujours croissant des députés que l'Ouest enverrait ici. Au pis aller, je ne puis espérer que l'on compte plus de dix députés de la Nouvelle-Ecosse au cours des vingt ou trente prochaines années; il en serait peut-être de même quant à la représentation de la province du Nouveau-Brunswick. Tandis qu'une diminution aussi considérable que celle-là nuirait sérieusement aux intérêts de ces provinces en cette Chambre, on ne gagnerait pas au changement, vu le caractère disparate qu'offriraient les Communes, si l'on considère l'augmentation du nombre des députés que nous enverront avant longtemps, les nouvelles provinces de l'Ouest.

Les objections soulevées par le "Globe", de Toronto, nous donnent une idée des représentants qui seront élus par ces divisions électorales informes de l'Ouest, siégeant sur les gradins reculés de cette Chambre, avec patience, espérant toujours la diminution inévitable dans le nombre des représentants des Provinces maritimes, stipulée

dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord, d'après laquelle on priverait les représentants de ces provinces de leurs sièges ici, alors qu'eux-mêmes pourront pénétrer joyeusement en cette enceinte pour prendre possession de ces sièges-là.

Quant à l'objection du "Globe" de Toronto, dans l'avenir, le nombre des représentants des grandes provinces augmentera nécessairement, et afin de leur fournir des places, certaines provinces devront être privées de leur représentation; on peut se demander: Pourquoi pas les Provinces maritimes aussi bien que toute autre province? Je partage le désir des honorables députés de s'en tenir strictement, autant que cela est possible, aux dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Je ne suis pas de ceux qui changeraient le moindrement les conditions du pacte fédéral. Je ne voudrais pas non plus inconsidérément modifier l'acte de l'Amérique britannique du Nord pour des raisons futiles. Mais dans des questions d'une grande importance, qui affectent d'une façon si directe les intérêts des Provinces maritimes, vu les modifications déjà faites, vu le principe suivi dans d'autres pays en des circonstances analogues, je suis convaincu que les députés des Provinces maritimes ne demandent pas trop en réclamant qu'on fixe un minimum au-dessous duquel le chiffre de leurs représentants ne sera pas abaissé.

La constitution des Etats-Unis a été rédigée, je suppose, par des hommes qui possédaient autant de talent, autant de prescience qu'en possédaient ceux qui ont rédigé l'acte de l'Amérique britannique du Nord.

Mais la population des Etats-Unis ne considère pas la constitution qui la régit comme étant une pièce de législation sacrée qu'on ne peut modifier ni changer, suivant l'état de choses qui peut varier dans ce grand pays. La constitution américaine a été modifiée plus de soixante-dix fois suivant les circonstances, et chaque fois qu'il devient nécessaire de l'amender davantage, il semble ne pas exister d'hésitation chez le peuple de cette nation progressive qui sait se plier aux exigences du jour.

La province de Québec ayant été choisie comme le pivot de la représentation des autres provinces, certains députés sont portés à dire qu'on a agi de cette façon pour assurer à cette province la part d'influence dont elle doit disposer dans la Confédération. Je veux faire observer que ce n'était pas là le motif qui animait ceux qui avaient intérêt à choisir la province de Québec à cette fin-là. La raison pour laquelle la province de Québec a été choisie, on la trouve dans le discours de sir John A. Macdonald lors des débats qui ont précédé la confédération. Il déclarait alors qu'on avait choisi la province de Québec comme le pivot sur lequel devait tourner toutes les autres provinces, à cause du chiffre comparativement permanent de sa population, et parce qu'elle ne possédait ni le plus grand, ni le moindre nombre d'habitants. Ce choix n'a pas été arrêté pour assurer à la province de Québec les lois ou les coutumes dont elle jouissait; on n'a pas agi ainsi par crainte de l'influence moins considérable qu'elle pourrait exercer, le Dominion se développant et voyant s'accroître sa population, on a choisi la province de Québec simplement et uniquement parce que l'on considérait qu'elle ne possédait ni la plus forte ni la moindre population, mais parce que cette dernière se trouvait moins exposée à varier que celle des autres provinces. Voilà encore un autre point sur lequel les auteurs de la Confédération n'ont pas prévu les faits tels qu'ils se sont produits.

La province de Québec a bénéficié grandement de l'immigration qui nous venait des pays européens. Cette province se trouve sur les grands cours d'eau du Dominion. Les immigrants qui se dirigent vers l'ouest du Canada aperçoivent d'abord les avantages superbes et les plaines fertiles de la province de Québec qui s'étendent le long du Saint-Laurent; ils arrivent à la grande ville de Montréal qui est l'entrepôt commercial du Canada tout entier. Cette ville est destinée à des progrès énormes, et je suis heureux d'apprendre que certains de nos amis de la province de Québec ont l'espérance qu'un jour la ville de Montréal comptera une population d'un million d'habitants. Alors, je me demande ce qu'il adviendra de la représentation des Provinces maritimes.

Ce n'est pas présumer outre mesure du développement futur de la province de Québec et de la grande ville de Montréal que de convenir qu'il n'y a pas lieu de taxer d'exagération ceux d'entre nous qui prédisent que d'ici trente ou quarante ans la ville de Montréal comptera une population d'un million d'habitants. Mais quand la population de Montréal aura atteint un tel chiffre, quelle situation sera faite aux Provinces maritimes à l'égard de la gestion des affaires publiques, si l'on s'en tient au mode actuel de représentation? En tant que principal port du Canada, la ville de Montréal a été l'objet de subventions considérables de la part de l'Etat; on y a dépensé des millions pour en faire le centre véritable des transports dans notre pays. Ce fut une dépense judicieuse, et il n'est pas un seul représentant des Provinces maritimes, j'en suis sûr, qui trouve à redire au fait d'avoir consacré des sommes considérables à l'amélioration des ports de Montréal et de Québec, ainsi qu'à la mise en meilleur état du chenal qui y conduit.

Toutes les dépenses faites par l'Etat dans le but d'améliorer le port de Montréal ten-

dent à l'accroissement de la population de cette ville, et il se trouve que l'accroissement de la population de la province de Québec doit s'attribuer, dans une large mesure, à l'accueil généreux que les représentants des Provinces maritimes ont fait à toute demande de deniers applicables à la province de Québec, à la voie fluviale du Saint-Laurent, et cela bien que cette dépense dût contribuer à l'accroissement de la population de cette province et, partant à faire décroître encore le nombre des représentants des Provinces maritimes.

J'ai l'honneur de proposer l'adoption de la motion que j'ai inscrite à l'ordre du jour.

M. J. G. TURRIFF (Assiniboine): Mon honorable ami de Richmond (N.-E.) (M. Kyte) vient d'édifier une thèse très soignée sur des bases bien chancelantes. Peu versé dans la connaissance des lois, je n'entreprendrai pas de le suivre sur ce terrain. Toutefois, certains faits se rattachent à cette question, qu'il me paraît à propos de signaler à la Chambre. Mon honorable ami a fondé sa thèse sur un principe vicieux. A l'entendre, on dirait que l'on se montre ou qu'on s'est déjà montré injuste à l'égard des Provinces maritimes.

Suivant lui, la Constitution ayant été modifiée en diverses circonstances, il y aurait lieu de la modifier de nouveau dans le sens qu'il suggère. Si la population des Provinces maritimes était victime de quelque injustice, la Chambre serait unanime à demander la modification de la Constitution dans le but de redresser cette injustice.

Au cours de ses observations, l'honorable député (M. Kyte) n'a pas démontré que les Provinces maritimes souffrent de la moindre injustice. La population de ces provinces continuera d'être représentée en cette Chambre dans la proportion déterminée à l'époque de leur entrée dans la Confédération. Nul ne saurait réussir à faire croire que les auteurs de la confédération, que des hommes comme l'honorable George Brown et ceux de son époque qui n'ont jamais cessé de combattre pour le principe de la représentation d'après le chiffre de la population, auraient pu donner leur assentiment à une injustice semblable. Ils ont dû prévoir que la population d'une province pouvait, à un moment donné, s'accroître plus rapidement que celle d'une autre, et jamais ils n'auraient consenti à ce que la base de la représentation d'une province au parlement fédéral fût différente de celle d'une autre. Le compte rendu des débats de l'époque fait voir que telle n'était pas leur pensée. Si l'on en veut une autre preuve, qu'on se reporte à la façon dont fut constituée l'autre Chambre parlementaire.

Les auteurs de la confédération ont voulu que les provinces moins importantes par l'étendue de leur territoire et le chiffre de leur population, dont les représentants à la Chambre devaient être moins nombreux, fussent sauvegardées—advenant le cas où cela dût devenir nécessaire par la prépondérance qui leur serait assurée à la Chambre haute. Mais l'édifice de la confédération repose entièrement sur l'égalité absolue des diverses provinces du Dominion quant à leur représentation d'après le chiffre de leur population.

Voici maintenant près d'un demi-siècle que la Confédération existe. Mon honorable ami peut-il penser un seul instant qu'à l'époque où les provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick se fédérèrent, on eût accueilli avec faveur un projet de résolution tendant, comme celui-ci, à créer une situation particulière aux Provinces maritimes, à ce que leur mode de représentation à la Chambre des communes différât de celui de la grande province d'Ontario, entrée dans la Confédération en même temps et aux mêmes conditions qu'elles-mêmes, et qui a vu réduire dans une proportion plus considérable le nombre de ses représentants? Mon honorable ami peut-il croire un seul instant que la province d'Ontario consentirait à n'être plus représentée d'après le chiffre de sa population? Je ne le pense pas. Si la proposition de l'honorable député était adoptée, la province d'Ontario réclamerait dès l'an prochain, alléguant à bon droit qu'étant entrée dans la Confédération aux mêmes conditions que les Provinces maritimes, elle a droit aux mêmes égards.

M. JAMESON: L'honorable député donne-t-il à entendre que la province d'Ontario a vu diminuer le nombre de ses représentants?

M. TURRIFF: Assurément.

M. JAMESON: Elle en compta d'abord 82.

M. TURRIFF: Il y a dix ans, elle en comptait 92; mais depuis elle en perdu un certain nombre, parce que la population de la province de Québec s'est accrue aussi rapidement que la sienne. Les Provinces maritimes se trouvent dans le même cas. Mon honorable ami prétend que l'accroissement de la population de Québec provient en grande partie du mouvement d'immigration, disant que quelque 50,000 immigrants se sont établis dans les Provinces maritimes et 180,000 dans la province de Québec. Ces données s'accordent assez bien avec le chiffre de leur population respective.

Si l'on venait à légiférer à l'égard des Provinces maritimes dans le sens que suggère mon honorable ami, la province d'Ontario demanderait à être traitée de la même manière. Dans quelle situation se trouveraient donc alors les autres parties du Dominion, la province de Québec et les autres? Je suis né dans la province de

Québec, j'y ai passé les vingt-trois premières années de ma vie. Cette province habitée en majeure partie par des Canadiens d'origine française au milieu desquels j'ai vécu si longtemps, je la considère avec orgueil. J'ai appris à admirer et respecter les Canadiens français, et plus j'avance en âge, plus je les admire et les respecte.

La province est jalouse à juste titre de la situation qu'elle occupe dans la Confédération. Serait-il juste, serait-il raisonnable de lui demander de laisser réduire le nombre de ses représentants? Car accroître le nombre de représentants des autres provinces en laissant en son état actuel la représentation de Québec, qui sert de base à celle des autres, ce serait réduire le nombre proportionnel de ses représentants.

M. DANIEL: Puisqu'à l'époque de l'établissement de la Confédération la superficie de la province de Québec était d'environ 150,000 milles carrés, et que l'on a déterminé l'unité de représentation en divisant par 65 le chiffre de la population de cette province, l'honorable député considère-t-il qu'il serait juste, advenant le cas où l'étendue du territoire de la province de Québec serait presque doublée, de ne pas tenir compte de cet agrandissement de territoire ni de l'accroissement de population qui en découlerait, au moment de déterminer l'unité de représentation des autres provinces?

M. TURRIFF: Je suis bien aise que l'honorable député ait fait cette question. C'est là le seul point que je juge digne de considération. A mon sens, si l'on venait—comme c'est tout probable et que je l'espère—à ajouter sensiblement au territoire de la province de Québec et qu'il s'ensuivît un accroissement considérable de la population de cette province, ces nouveaux éléments de population devraient, en justice, n'influer en aucune façon sur le nombre des représentants des autres provinces, et je serais le premier à m'opposer à ce qu'aucun avantage de cette nature fût conféré à la province de Québec ou à toute autre. Sur un vaste territoire qui s'étend de l'Atlantique au Pacifique, nous avons établi une puissante confédération composée de neuf provinces qui ont agi de concert, dans l'harmonie, que favorise leur autonomie respective, pour la bonne raison que toutes se sont trouvées sur un pied de parfaite égalité. Conférer à une province quelque avantage dont les autres ne bénéficieraient pas, ce serait semer les germes de la discorde.

Il sied moins à un représentant de la Nouvelle-Ecosse qu'à tout autre membre de la Chambre, de formuler une telle proposition, étant donné que cette province exerce déjà plus que sa part légitime d'influence en cette enceinte parlementaire. Je considère que les Provinces maritimes jouissent de ce chef d'un avantage assez sensible, avantage que je me plais à leur concéder et que, je l'espère, elles sauront garder: c'est qu'à l'heure actuelle du moins, sinon depuis l'établissement de la Confédération, leurs représentants font, règle générale, montre de plus de talent que ceux des autres parties du pays. Sous ce rapport elles jouissent d'un avantage que je leur souhaite de conserver bien longtemps pour qu'à l'avenir nous puissions nous plaire encore à reconnaître que ce sont elles qui fournissent les membres les plus brillants de la Chambre.

Quoi qu'il en soit, c'est un de leurs représentants qui s'emploie aujourd'hui avec la plus grande énergie à faire triompher une proposition tendant à créer aux Provinces maritimes une situation privilégiée, au détriment des autres parties du Canada.

Mais l'avantage que je viens de signaler n'est pas le seul dont jouissent les Provinces maritimes. Comparons la situation de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard à celle où se trouvent actuellement le Manitoba et la Saskatchewan. Bien que la population de ces deux dernières provinces excède du quart celle de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard réunies, la Nouvelle-Ecosse a deux de ses représentants dans le cabinet, tandis que le Manitoba et la Saskatchewan n'y en comptent pas un seul. Croit-on que s'il s'était écoulé cinq ans sans que la Nouvelle-Ecosse eût de représentant dans le cabinet, les députés de cette province eussent laissé subsister cet état de choses sans faire entendre de protestations? Telle est cependant la situation faite à l'Ouest, et je commence à croire que les députés libéraux de cette partie du pays ont péché par excès de modestie et de modération en n'insistant pas sur la reconnaissance de leurs droits légitimes.

Les provinces du Manitoba et de la Saskatchewan ont certainement le droit d'avoir respectivement un représentant dans le ministère; elles n'en ont pas et nous consentons à attendre qu'il plaise au ministère de nous accorder la représentation que nous devrions avoir, lorsqu'il se présentera une occasion favorable. Mais à cause de notre condescendance, parce que nous nous sommes montrés faciles et modérés, le représentant de Richmond (M. Kyte) met de l'avant une proposition qui placerait pour toujours sur un pied d'infériorité l'Ouest ainsi que la province de Québec, bien que je ne sois pas le défenseur de cette dernière. Est-ce juste et raisonnable? Je ne le pense pas. Je n'admets pas un seul instant que la proposition de l'honorable député puisse être favorablement accueillie par la Chambre.

Mon honorable ami a parlé des subventions. Celles-ci ont été accordées d'après un principe qui rendait justice à toutes les provinces; chacune d'elle a obtenu une augmentation; personne n'a proposé d'accroître

la subvention d'une province à l'exclusion des autres. Cette tentative n'aurait pas réussi; le Parlement n'aurait pas exaucé les vœux de chacun des premiers ministres provinciaux.

J'espère que l'honorable député n'insistera pas, car si la Chambre approuvait sa proposition, elle répandrait des germes de discorde, elle causerait le démenbrement de la Confédération canadienne. A titre de représentant de la province de la Saskatchewan, de mandataire de 45,000 habitants, je sais fort bien que l'élite de la population d'Ontario, de Québec, des Provinces maritimes, de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis ne consentirait pas à occuper au sein de la Confédération un rang inférieur à celui des habitants de n'importe quelle autre province.

Quant à moi, si la Chambre acceptait un semblable projet de résolution et, seule conséquence logique, discutait un bill pour en appliquer les conclusions, moins de cinq minutes après le vote de la 2e lecture, j'aurais remis mon mandat, car je refuserais de représenter ici mes concitoyens sinon sur un pied de parfaite égalité avec les représentants de toutes les parties du pays d'une extrémité à l'autre.

M. McKENZIE: L'honorable député aura-t-il la bonté d'expliquer comment le maintien à perpétuité de la représentation actuelle des Provinces maritimes serait préjudiciable à la population de l'Ouest?

M. TURRIFF: Actuellement, quatre habitants des Provinces maritimes auraient à la Chambre la même représentation que cinq habitants de l'Ouest. A l'avenir, un seul habitant des Provinces maritimes pourrait avoir la même représentation que deux habitants de l'Ouest. Est-ce juste et raisonnable? L'honorable député doit comprendre qu'aux termes de l'entente qui existe aujourd'hui, les Provinces maritimes auront toujours leur part légitime dans la représentation.

Peut-il demander plus? Non. Mon honorable ami lui-même ne croit pas que ce qu'il demande soit juste, car s'il avait raison de demander quelque chose ce serait de conserver à ces provinces la représentation qu'elles avaient lorsqu'elles ont donné leur adhésion à la Confédération. Si elles n'ont pas le droit de demander cela, elles n'ont pas le droit d'exiger autre chose.

J'espère que le projet de résolution ne sera pas adopté, car il ne tend pas, selon moi, au bien de tout le Canada. Je souhaite que, de l'Atlantique au Pacifique, la situation actuelle se maintienne, que mes concitoyens continuent d'être contents, prospères et satisfaits et à travailler dans l'intérêt général. Si la population canadienne est animée de cet esprit, personne ne se plaindra d'avoir été injustement traité dans la répartition de la représentation.

M. A. B. WARBURTON (Queen) (I.-P.-E.): Originaire de l'île du Prince-Edouard qui, selon moi, a des griefs et peut invoquer d'excellentes raisons pour en obtenir le redressement, je désire exprimer ma manière de voir à la Chambre. Je tombe d'accord avec l'honorable député (M. Turriff) lorsqu'il déclare qu'il est légitime d'autre part de demander que toutes les provinces du Canada conservent la représentation qu'elles avaient à leur entrée dans l'Union, mais je ne puis, à cette exception près, partager ses opinions. Je n'admets pas que mes collègues de l'Ouest soient de son avis.

Depuis que je suis entré au Parlement et que j'ai lié connaissance avec les représentants des autres provinces, libéraux ou conservateurs, j'ai appris à me rendre compte de leurs sentiments et à les respecter. Mais je doute fort que les représentants de la grande province d'Ontario élèveraient la voix pour déclarer qu'il y a lieu de maintenir à perpétuité un principe qui a eu de si dures conséquences pour les Provinces maritimes. Je ne crois pas que mes concitoyens d'origine française de la province de Québec, lorsque je ferai appel à leur esprit chevaleresque et à leur sens de la justice, voudront voir la représentation des Provinces maritimes diminuer à tel point que nous n'aurions plus voix, pour ainsi dire, au conseil de la nation.

L'honorable député (M. Turriff) représente un district électoral de l'une des grandes provinces de l'Ouest qui, un jour et probablement bientôt, tiendront la balance du pouvoir en ce pays. Il connaît l'Ouest mieux que moi, mais lorsque je me rappelle que là-bas des citoyons venus des Provinces maritimes sont à la tête du progrès, je doute que la population de l'Ouest partage ses opinions extrêmes. Nous avons fourni au Nord-Ouest nos meilleurs citoyens et, dans tous les coins de cette contrée prospère, les fils des Provinces maritimes occupent les premiers rangs. Nous sommes bien aise qu'ils soient allés au Nord-Ouest poursuivre leur carrière à l'ombre du drapeau anglais, au lieu de consacrer leurs efforts au progrès d'une nation étrangère. Mais je refuse de croire que ces fils de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard prêteront la main à une tentative d'écrasement des vieilles provinces dont ils sont originaires.

Je rappellerai à la Chambre que les Provinces maritimes ont été le berceau de la Confédération. Pendant les premières années qui suivirent 1860, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard ont cru qu'il était de leur intérêt d'unir leur sort et, au printemps de 1864, des représentants de ces provinces se sont réunis à Charlottetown dans le dessein de former cette union. A cette époque et de-

puis plusieurs années, les affaires publiques d'Ontario et de Québec étaient paralysées et l'administration de ces provinces était presque impossible. Ontario bataillait pour obtenir la représentation basée sur la population, et je ne l'en blâme pas, car bien qu'elle eût une population plus considérable que celle de Québec, les deux provinces avaient un nombre égal de représentants au parlement. Quoi qu'il en soit, pendant les délibérations de la conférence de Charlottetown, il vint à l'idée des politiques du haut et du bas Canada de faire trêve à leurs querelles et de chercher à sortir des embarras où ils se trouvaient en engageant les Provinces maritimes à étendre le champ des délibérations de la conférence aux provinces d'Ontario et de Québec. Dans ce but, sir John Macdonald, l'honorable George Brown et d'autres se rendirent à Charlottetown. C'est probablement la seule fois depuis nos origines que les chefs des deux partis politiques consentirent à oublier leurs dissensions pour accomplir une œuvre importante.

La conférence de Charlottetown prit fin pour se réunir à Québec au mois d'octobre de cette même année (1864). A Québec, le projet d'union fut discuté à fond. Il est regrettable que nous n'ayons pas un compte rendu plus complet des délibérations de cette conférence qui furent en grande parties secrètes. Quatre provinces consentirent à faire partie de l'union. La question de leur représentation au parlement fédéral fut complètement discutée. D'après le recensement de 1861, l'île du Prince-Edouard n'avait droit qu'à cinq représentants. L'honorable George Brown proposa d'accorder 82 représentants à Ontario, 65 à Québec, 19 à la Nouvelle-Ecosse, 15 au Nouveau-Brunswick, 7 à Terre-Neuve et 5 à l'île du Prince-Edouard. Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick acceptèrent cette proposition, mais l'île du Prince-Edouard la repoussa.

Je ne veux pas trop m'attarder à la discussion de cette question, car je l'ai déjà traitée assez longuement au commencement de la session. A cette conférence, il fut décidé qu'on dérogerait à ce principe de la représentation basée sur la population et, dans ce but, on laissa une porte de sortie. A la page 40 de l'ouvrage de Pope, "Confederation Documents", on constate, dans son compte rendu des délibérations de cette conférence, que cette proposition fut acceptée:

Le territoire du Nord-Ouest, la Colombie-Anglaise et Vancouver seront admis dans l'union aux clauses et conditions que le parlement des provinces confédérées jugera équitables et qui seront approuvées par Sa Majesté.

Néanmoins, la conférence entretenait certains doutes à l'égard d'une colonie et pour s'assurer de son adhésion, elle fit en sa faveur l'exception suivante:

Et dans le cas de la Colombie-Anglaise ou de Vancouver, aux conditions qui seront acceptées par la législature de cette province.

Les nouvelles provinces devaient entrer dans l'union aux conditions que fixerait le parlement fédéral, mais la province de la Colombie-Anglaise devait fixer elle-même les conditions de son adhésion.

L'île du Prince-Edouard se prononça contre ce projet de résolution, parce qu'il ne lui accordait pas une représentation suffisante. M'appuyant sur la même autorité, les "Confederation Documents", je rapporterai quelques-uns des commentaires de différents membres de la conférence sur ce sujet même. M. Macdonald, qui fut plus tard sir John A. Macdonald, prenant part à la discussion sur cette question, disait (p. 57):

A l'avenir, le taux de l'augmentation de la population devra être plus élevé au Canada que dans les Provinces maritimes.

Ce qui démontre qu'on avait prévu ce qui est arrivé. L'honorable George Brown, qui a combattu pendant toute sa vie pour le principe de la représentation basée sur la population, a tenu le langage suivant au cours du même débat (p. 67):

Le résultat pratique sera que la représentation du bas Canada (Québec) ne diminuera certainement pas et que les provinces inférieures pourront augmenter en population et le nombre de leurs représentants ne pourra pas diminuer.

D'autres membres de cette conférence ont aussi exprimé leurs opinions, et la proposition de M. Brown demandant un gouvernement général pour protéger les intérêts divers des provinces fut adoptée, seule l'île du Prince-Edouard vota à l'encontre. Dans cette discussion M. Haviland, un des députés de l'île du Prince-Edouard, plus tard sénateur du Canada et lieutenant-gouverneur de la province, ayant de fortes opinions conservatrices, disait:

L'île du Prince-Edouard préférerait rester en dehors de la Confédération que de consentir à cette proposition. Nous ne compterions pour rien. Cinq députés seulement sur 194 ne donneraient aucune influence à l'île.

Il fallait que M. Haviland, qui avait été toute sa vie un avocat ardent de la confédération, eût de très fortes raisons pour parler ainsi. M. Palmer, plus tard juge en chef de l'île du Prince-Edouard, disait:

Je m'oppose au principe contenu dans cette résolution. La représentation par la population n'est pas applicable lorsqu'un certain nombre de provinces s'unissent en confédération et abandonnent leur individualité et leur gouvernement propre. Lorsqu'une colonie cède ses droits elle devrait recevoir quelque chose d'équivalent dans la confédération...

quand bien même on offrirait deux ou trois députés de plus, je ne voudrais pas accepter le projet.

Je puis dire que M. Palmer n'était pas un avocat ardent de la confédération, bien qu'il l'ait plus tard défendue. L'honorable Edward A. Whalen, un des hommes les plus brillants que nous ayons eus dans la province, et un fédéraliste à tous crins, disait:

J'étais d'avis que l'île du Prince-Edouard n'avait pas été traitée avec justice au sujet de sa représentation dans le conseil législatif, mais j'ai cédé en cette occasion. Je ne dirai cependant pas que j'étais satisfait de la représentation de cinq membres qu'on nous accorde dans la Chambre des communes du Canada. L'île est dans une position isolée. Ses ressources sont grandes et notre population ne voudrait pas échanger ses avantages actuels pour une représentation de cinq membres. On dira peut-être que la confédération se fera sans l'île du Prince-Edouard et que nous finirons par être forcés d'y entrer. Mieux vaudra cela, cependant, que d'y entrer de bon gré en cédant sur ce point.

M. Whalen était considéré comme invincible dans son comté, mais lorsque l'on apprit qu'il était prêt à appuyer la confédération à ces conditions, plutôt que de ne pas y entrer, il fût écrasé aux élections suivantes; et l'on a toujours dit dans l'île que cette défaite lui avait brisé le cœur et qu'il en était mort.

Le colonel Gray, un autre délégué de l'île du Prince-Edouard, disait:

Mes co-délégués me chargent de dire qu'ils ne sont pas satisfaits de cinq membres.

L'honorable J. C. Pope, plus tard ministre de la Marine, à Ottawa, disait:

En droit, je ne puis le demander, mais pour l'avantage de la mesure, condition sans laquelle il est impossible pour nous de la faire adopter dans l'île du Prince-Edouard. Je demande six députés.

L'honorable M. Haviland a dit ensuite:

Je suis entièrement de l'avis de M. Pope. La difficulté serait insurmontable pour nous si nous n'avions pas six députés.

Voilà ce qui a été dit à la conférence de Québec; mais peu de temps après le retour des délégués à cette conférence, la question fut discutée dans la législature locale. L'honorable M. Pope qui était chef du gouvernement à cette époque, et qui était très favorable à la confédération, pourvu qu'il obtînt des conditions convenables et justes pour l'île du Prince-Edouard proposa une série de résolutions. La première se rapportait à la question financière, mais la deuxième s'occupait de la question de la représentation. Il disait:

Si les circonstances respectives du Canada et de l'île du Prince-Edouard rendent une union praticable, l'injustice évidente des conditions posées par la convention de Québec empêcherait leur ratification par la législature de l'île. Sans parler de toutes ces conditions il a été jugé bon d'appuyer sur quelques-uns des côtés défectueux du rapport. Sans admettre que le principe de représentation suivant la population est juste dans toutes les circonstances, cette Chambre est d'avis, qu'il est particulièrement inadmissible dans les rapports entre l'île du Prince-Edouard et le Canada, vu que notre population est et devra continuer d'être comparativement petite, vu aussi le fait que nous n'avons pas de terres publiques, de mines, de minéraux ou autres ressources suffisantes pour engager les immigrants à venir s'établir parmi nous, et que nous ne pouvons jamais espérer devenir un pays manufacturier, parce que notre navigation est fermée pendant près de six mois de l'année, et que tout commerce et communications avec d'autres pays sont arrêtés. En vertu de ce principe, la ville de Montréal, seule, aurait droit d'avoir aujourd'hui, une représentation plus grande que celle de toute l'île du Prince-Edouard, et vu les conventions qui établissent le mode de répartition de la représentation respective des diverses provinces à chaque recensement tous les dix ans; vu aussi l'augmentation rapide antérieure de la population du haut et du bas Canada, particulièrement du premier, et la certitude d'une augmentation plus grande dans l'avenir que celle qui se fera dans notre île, la conséquence certaine et inévitable sera, si la fédération des provinces était consommée sur les bases établies dans ladite convention, que le nombre de nos représentants tomberait en très peu d'années et à un chiffre plus petit que celui que l'on nous aura accordé au début.

Ce discours montre qu'à cette époque les représentants du Canada et de l'île du Prince-Edouard prévoyaient ce qui devait arriver et voulaient se prémunir contre cette éventualité. L'honorable M. Pope disait encore:

J'ai dit, monsieur l'Orateur, que j'avais des objections aux détails du projet. Parmi ces objections, je puis mentionner le principe de la représentation par la population. Un simple calcul bien simple montrerait que l'adoption de ce principe donnerait droit à la ville de Londres d'avoir dans le parlement impérial 70 représentants et la ville de Montréal aurait en Canada une représentation plus grande que celle de toute l'île. Le mouvement de sa population permet de croire que dans quelques années son chiffre aura été tellement augmenté par l'immigration que l'île perdrait dans l'assemblée législative le peu d'influence qu'elle pourrait avoir à son entrée dans l'Union.

Un autre député, l'honorable George W. Howland, qui fut plus tard sénateur et devint lieutenant-gouverneur de la province, discuta aussi la question. Il était lui aussi un partisan ardent de la confédération, et sur la question de représentation il s'exprimait comme suit:

La représentation suivant la population peut être une très bonne chose pour le Canada lui-même, mais dans l'union générale des colonies elle causerait un tort aux Provinces maritimes, vu qu'elles ne pourraient pas espérer

protéger leurs intérêts lorsqu'elles auraient à faire face à une majorité de cent voix sur leurs représentants. Le principe donnerait à la ville de Montréal, avec ses 101,000 habitants, un représentant de plus que le nombre accordé à l'île du Prince-Edouard. Toute différente est la représentation de la Grande-Bretagne, car bien que la ville de Londres ait à peu près la même population que l'Ecosse, cette ville n'a que sept représentants dans la Chambre des communes, tandis que l'Ecosse en a 53. Mais on prétendra peut-être que notre représentation augmentera en proportion de notre population. Cela n'est pas sûr. Il n'y a aucun doute qu'en vertu des articles 20 et 21 du rapport, il paraît probable que nous pourrions perdre notre représentation complètement. Le bas Canada aura toujours 65 représentants, et la représentation des autres colonies devra être remaniée tous les dix ans de façon à leur donner un nombre de représentants proportionné à la population qu'elles auront alors. Or, si la population du Bas-Canada augmentait plus rapidement que celle de l'île du Prince-Edouard, ce qui est presque certain, notre représentation diminuerait et il arriverait peut-être que nous n'aurions pas un seul député. Afin de démontrer qu'il est plus probable que notre représentation ira en diminuant plutôt qu'en augmentant je citerai l'opinion exprimée par l'honorable George Brown sur cette question dans le "Globe" de Toronto. Parlant de l'effet probable de ces deux articles du rapport dont j'ai parlé, qui porte sur la représentation des Provinces maritimes, ce journal disait: "Le fait sera mieux démontré par un exemple. L'île du Prince-Edouard, avec une population de 85,000 aujourd'hui, aura, dit-on, une représentation de cinq membres au début. Supposons qu'elle augmente au taux de 20 p. 100 tous les dix ans, au bout de vingt ans sa population sera de 126,000 âmes. Mais au même taux, la population du bas Canada sera de 1,600,000 âmes. Divisée par 65, cette population donnerait un représentant pour 24,550 habitants de sorte que l'île ne pourrait pas réclamer une augmentation du chiffre de ses représentants. Si l'on fait le même calcul relativement aux autres provinces, on aura la preuve que l'addition qu'elle aura faite à sa représentation sera très petite. En réalité, si l'augmentation de la population dans quelques-unes des provinces n'est pas plus grande dans l'avenir qu'elle l'a été dans le passé, celles-ci devront, si l'on adhère strictement au plan proposé, perdre au lieu de gagner.

M. James Duncan, un autre membre du gouvernement à cette époque, qui était aussi, je crois, un partisan de la confédération, disait:

Les cinq représentants que l'on nous accorde dans la Chambre basse ne donneraient pas à notre colonie beaucoup d'influence; mais comme notre population n'augmentera pas aussi rapidement que celle du Canada, il y a lieu de croire que, par suite de l'application d'un article de ce rapport, notre nombre de cinq députés tombera à trois. Prenant tous ces faits en considération, il est clair pour moi que nous n'avons rien à gagner mais beaucoup à perdre en adoptant le projet de la conférence de Québec.

M. WARBURTON.

L'honorable George Coles, chef de l'opposition, et un des délégués à la conférence disait:

Lorsque la question de la représentation dans la Chambre des communes vint en discussion, ce principe fut habilement et vigoureusement défendu par l'honorable George Brown et avec beaucoup de raison, car il savait qu'il permettait au haut Canada de conserver la direction de la législation générale à tout jamais. La représentation suivant la population donnera aux deux Canadas une majorité de cent représentants sur ceux de toutes les Provinces maritimes dans la Chambre des communes, et comme chef, chacun des deux Canadas aura dans le conseil législatif autant de représentants que toutes les provinces sœurs de l'Est; ils auront toujours à eux deux, une majorité de 24 sur nous, de sorte que la seule chance qui nous permet, dans les colonies maritimes, d'espérer recevoir justice, sera l'éventualité de querelles entre les deux provinces de l'Ouest.

J'ai cité ces discours, afin de montrer à cette Chambre que l'état de choses actuel a été prévu et qu'on a songé aux moyens d'en prévenir les inconvénients. Cette question a été discutée dans les législatures de l'île du Prince-Edouard, à la session qui a suivi la conférence de Québec. A peu près vers la même époque, la question fut soumise aux électeurs du Nouveau-Brunswick, à une élection générale, par feu sir Leonard Tilly, et les électeurs de cette province rejetèrent la proposition à une majorité écrasante. La question fut de nouveau soumise à la population du Nouveau-Brunswick, qui comprit alors que la question avait été réglée et la confédération fut adoptée.

Je ne m'attarderai pas à discuter la question en ce qui concerne le Nouveau-Brunswick, qui va être abordée par un représentant de cette province qui doit prendre la parole après moi.

La Nouvelle-Ecosse a adhéré à la Confédération dans des circonstances assez singulières: la population ne fut aucunement appelée à donner son consentement. Mais inutile de parler de cela pour le moment. Je me borne à faire observer que l'île du Prince-Edouard n'est pas entrée dans la Confédération en 1867, comme paraît le croire le député d'Assiniboine (M. Turriff), mais en 1873, c'est-à-dire quelques années plus tard; et une des principales raisons de ce retard, c'est que nous jugions qu'on ne nous accordait pas le nombre de représentants auquel nous avions droit en cette Chambre. En 1873 les négociations furent reprises, il y eut des pourparlers avec sir John Macdonald, alors chef de l'exécutif, et avec ses ministres, et de part et d'autre on fit des concessions. C'est alors qu'il fut clairement entendu que l'île du Prince-Edouard aurait six représentants, et n'en aurait jamais moins; si l'on avait soupçonné que ce nombre serait diminué, le projet d'annexion au Dominion n'aurait pas

été soutenu aux élections. Nous autres habitants de cette partie du Canada, qui avons été témoins des événements, nous savons que cette question était regardée comme très importante; et c'est seulement l'assurance que nous aurions toujours ces six représentants qui a pu engager la population de l'île du Prince-Eodaurd à consentir à l'annexion.

M. SPROULE: S'il en est ainsi, il doit exister quelque document écrit qui le constate.

M. WARBURTON: Le compte rendu des débats de la Chambre des communes n'a malheureusement pas été conservé. Tout ce qu'il nous reste, ce sont des coupures de journaux, et elles ne renferment rien à cet égard. Cependant, j'ai des preuves très convaincantes de l'exactitude de ma prétention.

J'ai indiqué quelques chiffres dans mon discours prononcé à la Chambre il y a deux ou trois semaines; et comme ils sont très instructifs dans les circonstances, je me permettrai d'y revenir. Lorsque nous avons adhéré à la confédération en 1873, c'était sous le régime du recensement de 1871. L'unité de représentation, sous ce régime, était de 18,331. L'île du Prince-Edouard n'avait droit qu'à cinq représentants, plus un faible excédent de 2,366, soit un huitième de l'unité de représentation. Cependant on nous reconnut six représentants, bien qu'à la rigueur nous n'eussions pu en réclamer ce nombre, en invoquant la règle de la représentation proportionnelle et en nous fondant sur l'unité de représentation alors en vigueur. La raison, bien entendu, c'est que nous ne consentions à nous annexer qu'à ces conditions. Celui qui négocia le traité en notre nom, a soutenu jusqu'à sa mort que c'est ce qui avait été convenu, et bien qu'il n'en fût rien dit dans la convention, on s'y conforma. Au moment du recensement décennal suivant de 1881, nous n'avions encore droit, sous le régime de la représentation proportionnelle, qu'à cinq représentants. Mais on continua de nous en reconnaître six, bien que d'autres provinces eussent vu le nombre de leurs représentants diminuer. Ce n'est qu'en 1891, après la disparition de ceux qui avaient négocié l'union, que le chiffre de notre représentation fût réduit. Je suis persuadé que si sir John Macdonald avait vécu en 1891, ou avait pris une part active aux affaires, connaissant les circonstances comme il les connaissait, il aurait fait comme en 1881, et décidé que nous devions retenir le même nombre de représentants. Malheureusement, il ne faisait plus partie de la députation dans le temps, et c'est ce qui explique qu'en 1891 on nous ait retranché un siège à la Chambre des communes. En 1901, on nous en a retranché un deuxième.

Ainsi donc, à la suite de deux recensements, sous le régime desquels nous n'avions droit qu'à cinq représentants, on nous en a accordé six. Il doit y avoir quelque raison à cela, et celle qui saute aux yeux, c'est que, comme chacun le sait dans l'île du Prince-Edouard, nous n'aurions pas consenti à l'annexion à d'autres conditions.

Au début de mon discours, je disais que, lors de la conférence de Québec, on s'était ménagé à cet égard une porte de sortie, un moyen d'éluder, en cas de besoin, cette règle de la représentation suivant la population lorsqu'il fut question d'une adhésion possible de la Colombie-Anglaise à des conditions déterminées par sa propre législature. Et nous savons que la Colombie-Anglaise s'est, en effet, annexée à la condition qu'elle aurait six représentants, bien que l'unité de représentation alors en vigueur ne lui permît pas de réclamer ce nombre. Bien entendu, le chiffre actuel de sa population lui donne droit d'avoir plus que ce nombre de représentants; mais ces vingt ans seulement, je pense, après son adhésion au pacte fédéral que le chiffre de sa population lui a assuré ce nombre de députés.

Nous savons d'autre part, que lors de la rédaction du pacte fédéral, celui qui avait été chargé de conduire les négociations dans l'intérêt de l'île du Prince-Edouard ou bien négligea son devoir, ou bien ne savait pas ce qu'il faisait. Il n'eut pas soin, comme les représentants de la Colombie-Anglaise, de stipuler que la représentation de la province serait "augmentée" au fur et à mesure qu'augmenterait le chiffre de la population; il consentit à ce que ce chiffre de la représentation fut "remanié"; on y aurait consenti, car c'était ce qu'on avait en vue. Mais cette substitution de mots a été la cause que le nombre de nos représentants a été diminué. Les intérêts de la Colombie-Anglaise furent mieux sauvegardés; aussi, lorsqu'il fut question de remaniement, elle garda ses six représentants, lors même que le chiffre de sa population ne le légitimait point sous un régime de représentation suivant la population.

Si, comme le disait l'auteur du projet de résolution (M.Kyte), il n'y a lieu d'examiner que le sens strict des conditions de l'union, nous ne saurions, je le reconnais, obtenir gain de cause. Mais voici le raisonnement que je soumets à la Chambre et au pays: Considérant l'omission dans le pacte fédéral d'un mot qu'on se proposait d'y insérer, et l'injustice dont nous souffrons en conséquence, il entre dans les attributions du Parlement fédéral de corriger cette injustice, de faire disparaître cet abus. Je fais appel à toute la députation; que chacun, de quelque province qu'il soit, se mette à notre place, et se rende compte de l'opportunité de nous reconnaître le nombre de représentants que nous avions naguère. Je ne plaide pas très vigoureusement en faveur de l'adoption du texte de la résolution qui nous

a été soumis; je me propose même d'en demander la modification. Je faisais observer, il y a deux ou trois semaines, lors d'une discussion antérieure de la question, que l'accroissement moins rapide de notre population en comparaison de celle de la province de Québec s'expliquait en grande partie par l'énorme mise de fonds de l'Etat, en vue de l'amélioration des ports de Montréal, de Québec et du chenal du Saint-Laurent, dont l'effet a été d'attirer le commerce de ce côté et de déterminer un courant d'immigration vers la province de Québec. Ce n'est pas que nous trouvions à redire à ce qu'on a fait de ce côté; nous désirons au contraire qu'on pousse les travaux et qu'on augmente encore l'importance de cette route. Mais indépendamment de la question de l'immigration soulevée par l'honorable député (M. Kyte), il faut noter,—ce qui est encore plus topique,—que nous qui avons contribué au progrès général du pays, au développement du port de Montréal, et de la voie navigable du Saint-Laurent, nous nous trouvons, en somme, avoir empiré notre situation, par suite des efforts mêmes que nous avons faits dans l'intérêt général. Le Nord-Ouest profite plus que toute autre province probablement de ces dépenses, de ces travaux. Je me refuse à croire que les habitants de cette région, instruits de la situation, soient disposés à nous faire subir, en conséquence, une perte de représentation. Il faudrait, j'en suis persuadé, un peu plus de deux minutes à l'honorable représentant d'Assiniboine (M. Turriff) pour démissionner, dans le cas où cette proposition serait adoptée. Je me bornerai maintenant à consacrer quelques instants à l'examen de l'amendement que j'ai l'honneur de proposer avec l'appui de M. Daniel et qui est ainsi conçue:

La Chambre décide:

Que tous les mots après le mot "Chambre" dans la ligne soient biffés et remplacés par le texte suivant:

"Toute province du Dominion du Canada aura comme minimum de représentation à la Chambre des communes le nombre de représentants qu'elle avait au moment où elle est devenue province canadienne. Lors du remaniement des circonscriptions, à effectuer à la suite du prochain recensement décennal et des suivants, le nombre de représentants assignés à chaque province sera égal au moins à ce minimum. Une humble pétition est présentée à Sa Majesté demandant la modification de l'acte de l'Amérique britannique du Nord en conformité du texte de ce projet de résolution."

Ce projet d'amendement fait justice d'au moins une des objections soulevées par le député d'Assiniboine, lorsqu'il a demandé pourquoi l'Ontario et les autres provinces ne seraient pas l'objet du même traitement que les Provinces maritimes. Je ne prétends pas le contraire; je suis d'avis que toutes les provinces devraient être soumises au même régime, et c'est précisément à cela que vise mon amendement. L'Ontario, au moment de l'établissement de la confédération, avait 82 représentants; le nombre en fut porté plus tard à 92; aujourd'hui, elle en compte 86. C'est encore 4 de plus qu'à l'origine; mais il peut arriver que la population de l'Ontario n'augmente pas aussi rapidement que celle de Québec. Si, cette population n'augmente que juste dans la même proportion que celle de Québec, comme c'est arrivé au cours de la période décennale précédant le dernier recensement, l'Ontario dans dix ans d'ici n'aura plus que le nombre des représentants qu'il avait au début, ou même moins.

Mon amendement aurait son utilité en pareil cas. En proposant cet amendement, je désire vous faire observer qu'il a été rédigé de manière à s'appliquer à toutes les provinces du Dominion. Si la mesure est juste dans un cas, elle le sera comme mesure d'application générale. Nous nous occupons plus particulièrement en ce moment des Provinces maritimes, parce que jusqu'à présent nous avons été plus que les autres victimes de ce développement comparativement lent de la population. Bien que nous ne comptions aujourd'hui que quatre représentants à la Chambre des communes, la population actuelle de l'île du Prince-Edouard renferme 10,000 âmes de plus qu'au moment de la confédération. Il et possible que le chiffre de notre population augmente, comme il est possible qu'il n'augmente pas; on ne saurait trop compter qu'une province purement agricole, renfermée dans une île d'assez faible étendue, voit croître très rapidement le nombre de ses habitants. D'autre part, la densité de la population est plus grande chez nous qu'en aucune autre province du Dominion; elle est de 45 ou 50 habitants par mille carré. Si la population agricole n'est guère susceptible d'augmenter, les pêcheurs augmenteront peut-être en nombre, bien que pour ma part je n'y compte guère. Mais, notre situation, comme vous savez, n'est pas ordinaire; nous sommes comme un avant-poste du Dominion, et par suite de notre isolement, nous avons des difficultés toutes particulières à surmonter. Je ne m'arrêterai pas à parler de ces difficultés pour le moment, elles ont déjà été signalées par des représentants de cette province. Mais, par suite des conditions toutes particulières dans lesquelles nous sommes, placés, il est plus important pour nous qu'il ne le serait pour des provinces plus grandes d'avoir pleine représentation au Parlement.

Mon honorable ami de Richmond (M. Kyte) a signalé le fait que le principe de la représentation d'après la population, n'était pas admis en Angleterre et n'était pas même reconnu au Canada. La ville de Montréal, par exemple, a un député pour

chaque unité de 80,000 habitants, ce qui est un chiffre beaucoup plus élevé que l'unité de représentation pour le Canada en général. Par conséquent, Montréal n'a pas une représentation en rapport avec sa population, et quand le temps viendra où la moitié de la population de la province de Québec se trouvera dans la ville de Montréal, ce qui n'est pas impossible, alors si vous vous conformiez strictement au principe de la représentation, Montréal enverrait la moitié de la représentation de la province de Québec. Un semblable état de choses serait très injuste pour les circonscriptions rurales, car il est bien connu que les collèges ruraux éloignés ont besoin d'une représentation plus grande que les villes, relativement à leur population, parce que leurs affaires sont éparses sur une superficie plus étendue. Dans les villes et les régions où la population est plus dense, le représentant peut embrasser toute la circonscription, pour ainsi dire, sous son regard, et un député qui représente 80,000 habitants à Montréal peut surveiller leurs besoins aussi facilement qu'un député qui représente 15,000 habitants dans une circonscription rurale. Pour ce motif, monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de proposer l'amendement que je vous ai fait parvenir.

M. J. W. DANIEL (ville de Saint-Jean) (N.-B.): C'est vraiment un plaisir pour moi d'appuyer l'amendement proposé par mon norable ami de Queen (I. P.-E.) (M. Warburton), surtout parce qu'il renferme exactement la même idée qui était contenue dans une résolution que j'ai présentée à la Chambre en 1908. Comme l'a dit mon honorable ami, cet amendement rend justice égale à toutes les provinces du Canada et ne prévoit pas d'exception en faveur d'une seule province. Je dois dire que j'ai été quelque peu surpris de plusieurs des observations présentées par l'honorable député d'Assiniboine (M. Turriff). Il s'est lancé dans la discussion avec beaucoup de vigueur, mais je ne vois pas qu'il se soit livré à une étude approfondie du sujet avant de l'exposer à la Chambre. Je m'attendais, de la générosité et du caractère chevaleresque de l'Ouest, à autre chose qu'un aveu de la part d'une député de cette région, qu'il accepterait volontiers pour sa province, et les provinces voisines de la sienne, des faveurs dont les autres provinces du Canada n'ont pas joui et ne jouissent pas encore. Mais quand les Provinces maritimes demandent qu'on leur continue le traitement qui leur avait été promis à l'époque de la confédération, l'honorable député met son chapeau et quitte la Chambre. Je tiens à lui rappeler qu'au moment où l'Alberta et la Saskatchewan ont été admises dans la Confédération, par le vote du bill d'autonomie, un des articles de ces bills disposait spécialement que pour des fins de subvention, la population de ces deux provinces ne devait jamais être inférieure à un certain chiffre; bien que l'Alberta n'eût pas à l'époque, et je ne suppose pas qu'elle l'ait maintenant, la population sur laquelle cette subvention était basée et est payée aujourd'hui.

J'ai donc été un peu surpris de quelques-unes des observations de l'honorable député d'Assiniboine, que j'avais toujours considéré comme une personne aux vues larges et non pas aux vues étroites qu'il a développées devant nous, cet après-midi. Je crains qu'il n'ait pris la cause du ministre de la Justice, parce que j'ai vu le ministre de la Justice assis à côté de lui cet après-midi et il a défendu les mêmes idées que le ministre avait soutenues en 1907, je veux dire que tout le projet de la confédération avait été adopté par les Provinces maritimes sur le principe large de la représentation conforme à la population. Je tiens à dire, monsieur l'Orateur, que ce principe n'a jamais été reconnu ni adopté par la population du Nouveau-Brunswick. Quand le projet de Québce a été exposé à la population du Nouveau-Brunswick, elle a voté contre à une grande majorité.

Lorsqu'on discutait cette question dans une occasion précédente, j'ai donné lecture de quelques-unes des observations du procureur général d'alors, qui devint ensuite sir Albert T. Smith, membre du cabinet MacKenzie dans cette Chambre. Le 20 mars 1866, quand il était procureur général dans l'assemblée législative, il s'exprima ainsi:

> Il ne voterait pour aucun des projets qui proposeraient de baser la représentation sur la population, à moins qu'il n'y ait quelque contrôle qui puisse empêcher les intérêts du Nouveau-Brunswick d'être neutralisés par le Canada.

Vous pouvez sourire, monsieur l'Orateur, à l'idée que la population du Nouveau-Brunswick pouvait craindre d'être neutralisée en matière de vote par le Canada—car à l'époque qui précéda la confédération, les autres provinces nous étaient connues sous le nom de Canada. Quelle était la situation des affaires alors? La population des Provinces maritimes n'avait que peu de relations avec les provinces d'en haut du pays, Québec et Ontario; il n'y avait pas de rapport entre les habitants. Nous faisions nos affaires de l'autre côté de l'océan et avec les populations de la Nouvelle-Angleterre et de New-York, et autres états maritimes. Ils avaient très peu de relations avec le reste du Canada et il n'y a pas de doute qu'au moment où ce projet a pris naissance, on craignait chez nous que nos intérêts fussent neutralisés par une augmentation de la population de l'ouest du Canada, alors Ontario et Québec.

Si maintenant nous prenons le Canada tel qu'il existe aujourd'hui, les populations de ces provinces n'ont jamais supposé, pas plus que les personnages dont les déclara-

tions ont été lues aujourd'hui, que l'immense région qui s'étend à l'ouest d'Ontario jusqu'aux montagnes Rocheuses était autre chose qu'une contrée inhabitable, incapable d'alimenter une population et qui resterait rebelle à toute tentative d'établissement. Je pourrais rappeler à mes honorables collègues, spécialement à ceux qui siègent à droite, que pendant des années après 1867, on a crié bien haut que c'était une bêtise et une folie de construire le Pacifique-Canadien à travers cette région, parce qu'elle était stérile et parce qu'elle était destinée seulement à devenir le domaine des loups et des ours. Je ne doute pas que mes honorables collègues se souviendront de semblables déclarations.

M. Smith, alors procureur général, disait deux jours après, à l'assemblée législative:

Je suis prêt à sombrer avec le navire plutôt que de consentir à la représentation conforme à la population, telle que l'indique le projet de Québec; mais je n'ai pas d'objection à l'adopter s'il existe un contrôle pour la formation de la Chambre haute ou autre chose qui puisse servir à protéger les intérêts du Nouveau-Brunswick.

Le mois suivant, il y eut un grand meeting à Saint-Jean, sur la même question, et l'honorable Peter Mitchell, bien connu par la suite dans l'histoire du Canada et qui fut, je crois, le premier ministre de la Marine, parla ainsi qu'il suit, d'après le "Telegram" de Saint-Jean du 21 avril 1866:

Au meeting public d'hier soir, l'honorable Peter Mitchell a déclaré que "le gouvernement n'insisterait pas sur l'adoption du projet de confédération de Québec; il accepterait les améliorations que l'on pouvait obtenir et il consentait à permettre que des délégués soient choisis par les deux partis politiques pour se rendre en délégation auprès du gouvernement britannique afin d'essayer d'obtenir les changements et les modifications qui seraient conformes au sentiment des Provinces maritimes".

Cela fut fait. Le 26 juin une résolution a été présentée à l'assemblée législative du Nouveau-Brunswick dans le but suivant:

Décide: qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le lieutenant-gouverneur pour le prier de nommer des délégués qui se joindront à ceux des autres provinces, afin de prendre des arrangements avec le gouvernement impérial en vue de l'union de l'Amérique britannique du Nord. . .

Non pas avec le projet de Québec.

. . .à des conditions telles que les justes droits et les intérêts du Nouveau-Brunswick soient défendus et qu'il y ait une disposition dans la loi pour la construction immédiate du chemin de fer intercolonial.

La province de la Nouvelle-Ecosse a adopté une résolution absolument semblable, sauf qu'elle ne faisait pas allusion à l'Intercolonial. Cela donnera, je pense, à l'honorable député d'Assiniboine (M. Turriff) l'idée qu'il y avait alors une aversion marquée contre le projet d'accepter à jamais la représentation conforme à la population. Quel fut le résultat? En conformité de cette résolution, des délégués furent envoyés en Angleterre. Ils assistèrent à la conférence de Londres, et cette question de la représentation des Provinces maritimes fut la pierre d'achoppement des négociations. Un effort fut tenté pour introduire dans la loi quelque chose qui pût faire office de contrepoids comme l'avait demandé sir Albert Smith et l'honorable Peter Mitchell, à la représentation conforme à la population, afin que les Provinces maritimes ne perdissent pas leur représentation si, comme on s'y attendait, leur population ne s'augmentait pas aussi vite que celle des autres provinces.

L'honorable George Brown, dont on a parlé comme le grand défenseur de la représentation conforme à la population et qui a joué certainement un rôle très actif dans le projet de la confédération, a été frappé des conditions auxquelles on dut faire face par le fait que les Provinces maritimes ne paraissaient pas consentir à l'adoption de ce projet dans son intégrité, préférant plutôt rester en dehors de la Confédération que d'y entrer avec l'assurance que dans un petit nombre d'années leur influence électorale et leur représentation au parlement canadien serait tellement diminuée qu'elle serait en réalité annulée.

On s'entendit donc sur l'adoption du paragraphe 4, article 51, appelé clause protectrice, ainsi conçu:

Lors de chaque nouvelle répartition, nulle réduction n'aura lieu dans le nombre des représentants d'une province, à moins qu'il ne soit constaté par le dernier recensement que le chiffre de la population de la province par rapport au chiffre de la population totale du Canada à l'époque de la dernière répartition du nombre des représentants de la province, n'ait décrû dans la proportion d'un vingtième ou plus.

M. Brown faisait tant de cas de cette disposition qu'il a dit à ce propos: "Il est certain que la population du bas Canada restera stationnaire et que celle des provinces du golfe s'accroîtra; alors le chiffre de leur représentation ne saurait être diminué, tel sera l'effet pratique de cette clause."

La question se pose ensuite de savoir ce que comporte "le chiffre de la population totale du Canada". Pour trouver ce que comprenait le Canada, vous n'avez seulement qu'à regarder l'article 3 de la loi de l'Amérique britannique du Nord. Voici cet article:

Il sera loisible à la reine, après avis du très honorable conseil privé de Sa Majesté, de déclarer par proclamation qu'à compter du jour y désigné, mais pas plus tard que six mois après l'adoption du présent acte, les provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ne forment qu'un seul

et même état, sous le nom de Canada; et dès ce jour, ces trois provinces ne forment, en conséquence, qu'un seul et même état sous ce nom.

D'après cette clause les Provinces maritimes entraient dans la Confédération. Qu'en est-il résulté? Elles ont constaté que leur charte avait été détruite, que cette clause protectrice qui avait été introduite pour empêcher qu'elles ne perdissent de leur représentation, était devenue absolument nulle par suite des amendements subséquents qui ont été introduits dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord et qui incluaient toute la population du reste du Canada au lieu de celle des quatre provinces simplement. Il s'ensuit que si texte premier de 1867 avait été mis à exécution, nous n'aurions pas perdu nos représentants par l'introduction des amendements dans la loi, et par suite de la grande quantité d'habitants qui se sont portés vers le Manitoba, l'Alberta, la Saskatchewan et la Colombie-Anglaise et ces autres régions qui ont été comprises dans le Canada, nous avons été privés de nos représentants quand nous aurions dû être protégés par le Parlement.

C'est par suite de l'insertion de ces amendements dans le texte de la loi primitive que le comité judiciaire du conseil privé donna une décision en ce sens en s'appuyant sur la loi existante. C'est là le grand grief que nous avons à formuler dans les Provinces maritimes; et on nous a dupés au moyen de ces divers amendements qu'on a apportés, à notre insu et sans notre consentement, à la loi constitutionnelle. Nous ne saurions avoir recours aux tribunaux de justice; nous interjetons appel au Parlement, le grand tribunal d'équité, qui a mission de redresser les griefs de tout le pays.

Disons un mot des résultats qui découleront de l'agrandissement de la province de Québec, au point de vue de l'unité de représentation. En 1907, lorsque le ministre de la Justice porta ici la parole sur la question, il déclara que, sans aucun doute, la province de Québec, mentionnée dans la loi de 1867 est le Québec dont la frontière nord est le faîte de partage, séparant les eaux de la baie d'Hudson de celles du Saint-Laurent, et en pareille circonstance il est inutile d'apporter un seul argument pour prouver que le territoire ajouté à Québec influe sur l'unité de représentation et donne aux Provinces maritimes un grief très réel. Dans la loi organique de 1871, il figure un article se rattachant à l'agrandissement des diverses provinces; or, l'article même qui consacre ce pouvoir déclare que cela ne saurait avoir lieu qu'au moyen d'arrangement effectués avec toute autre province ainsi intéressée.

Le ministre de la Justice, au cours de ses observations, affirme que si l'on eût porté atteinte aux droits des provinces en 1901, elles auraient protesté et qu'ayant gardé le silence, elles perdaient le droit de se plaindre. Mais nous ne sommes pas autorisés à supposer qu'on aurait tenu compte des protestations que nous aurions pu formuler. Rappelons ici qu'en 1905, la législature du Nouveau-Brunswick fit entendre ici une protestation. Lorsque la loi tendant à accorder l'autonomie à l'Alberta et à la Saskatchewan était en discussion ici même, la législature du Nouveau-Brunswick éleva la voix pour protester contre la tentative d'appliquer à la population de ces deux provinces la loi constitutionnelle de 1867, de façon à ce qu'on en tint compte lorsque la représentation au Parlement serait l'objet d'un remaniement. Or, le premier ministre et son gouvernement ne tinrent nullement compte de cette protestation, bien que puissamment appuyée par M. Tweedie, aujourd'hui lieutenant-gouverneur de la province, de concert avec d'autres qui sont aujourd'hui près du premier ministre. M. Tweedie, au début de ses observations, blâme ceux qui, après s'être autrefois intéressés aux affaires provinciales, figuraient sur une arène politique plus importante et avaient oublié leur province, en arrivant au parlement fédéral. Il dit:

A l'époque de la confédération, Québec avait certaines frontières bien définies. D'après le recensement de 1871, cette province avait une superficie de 193,555 milles carrés. Québec est la province qui sert à la réglementation de la représentation des autres provinces. En 1898, on adopta une loi reculant les frontières de Québec, et lui donnant 351,000 milles carrés, outre les 158,000 milles carrés de son territoire. Le territoire ainsi ajouté à Québec est celui que doit traverser le Grand-Tronc-Pacifique et qui, suivant toutes les prévisions, deviendra populeux à l'avenir. Il en résultera une diminution de notre représentation, que n'avait jamais prévue la loi constitutionnelle.

J'appelle sur ces paroles l'attention du député d'Assiniboine (M. Turriff). Dans la même circonstance au sein de l'assemblée législative du Nouveau-Brunswick, un député prit la parole, et quelque divergence d'opinion qui puisse exister entre lui et nous, à d'autres égards, nous saluons en lui un avocat éminent et dont la parole, en matière de droit, fait autorité. J'ai nommé l'honorable Wm Pugsley, aujourd'hui, ministre des Travaux publics et qui était alors procureur général de la province. Voici ses observations sur la résolution présentée devant la législature du Nouveau-Brunswick, en 1905:

Je n'ai jamais douté que les auteurs de la confédération, en élaborant leur projet de représentation, voulaient qu'il ne s'appliquât qu'aux quatre provinces primitives du Canada, et que si l'on admettait d'autres provinces, ce devrait être des conditions spéciales.

Ce qui m'a confirmé dans cette opinion, ce sont les paroles prononcées, par un des plus

grands hommes d'Etat du Canada qui figure lui-même parmi les auteurs de la confédération et qui a joué un rôle important dans les négociations qui ont abouti à ce régime. J'ai nommé sir John A. Macdonald qui, dans son rapport du 29 décembre 1870, au sujet de l'admission des territoires du Nord-Ouest, dit: " Les dispositifs de la loi de l'Amérique septentrionale britannique de 1867 semblent se borner aux quatre provinces du Canada supérieur et inférieur, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, formant primitivement le Dominion ".

Je signale ces paroles à l'attention du premier ministre; car, il a, jadis, paraît-il, exprimé un avis différent, mais je ne saurais dire, s'il partage encore ce sentiment; il aurait prétendu que le Canada ne se bornait pas primitivement aux quatre provinces en question, mis qu'il renfermait tout ce qu'on pourrait y ajouter. L'honorable M. Pugsley ajoute:

Lorsque la Colombie-Anglaise a été admise dans l'Union, il a été stipulé que sa représentation augmenterait conformément à l'acte de l'Amérique britannique du Nord et que cet acte s'appliquerait comme si la Colombie-Anglaise eût été, dès l'origine, l'une des provinces confédérées, et la même chose a eu lieu à l'égard du Manitoba. Or, quel a été le résultat de cette stipulation? Elle signifie que l'acte de l'Amérique britannique du Nord doit être interprété comme si ces provinces avaient fait partie de l'Union en 1867.

S'il en est ainsi, le pacte d'union a été violé par les lois et par le décret du conseil sans que ces provinces aient été consultées. Assurément les autorités d'Ottawa doivent faire redresser ce grief.

Si on avait retranché la population des territoires et de la Colombie-Anglaise, le Nouveau-Brunswick n'aurait pas perdu un représentant.

On dira peut-être qu'il sera difficile de remédier à l'injustice commise, mais je pense qu'il est possible de le faire. J'ai confiance dans l'esprit de justice de ceux qui gèrent les affaires du Canada.

Je ne puis que répéter ce que je disais hier: La province du Nouveau-Brunswick est entrée dans la Confédération lorsque Québec avait des frontières déterminées et elle n'a jamais pensé qu'on créerait une province de Québec ayant un territoire double de celui qu'elle avait tout d'abord. Pourtant, Québec est le pivot de la représentation de cette province. Je comprends qu'ils ont commis une grande injustice envers nous, mais j'espère encore que des mesures seront prises afin de faire cesser cette injustice, lorsqu'elle aura été signalée au Gouvernement et au Parlement.

Saint Paul a dit, je crois, que la foi est la substance de nos espérances, et j'espère que mon honorable ami, le ministre des Travaux publics, qui est animé de cette foi, obtiendra aussi la substance de nos espérances et qu'il pourra, grâce à son influence auprès du ministère, faire redresser les griefs dont nous avons parlé cet après-midi.

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

M. DANIEL.

Reprise de la séance.

M. DANIEL: A six heures, monsieur l'Orateur, lorsque vous avez quitté le fauteuil, je venais de lire les déclarations faites à l'assemblée législative du Nouveau-Brunswick sur l'objet de la discussion par celui qui était alors procureur général de la province et qui est aujourd'hui ministre des Travaux publics dans le cabinet fédéral. Lorsqu'un homme aussi versé que lui dans la science du droit exprime une opinion, cette opinion doit être accueillie avec le plus grand respect.

Nous discutons ce soir un amendement demandant que la représentation de toutes les provinces du Canada ou des provinces qui pourraient en faire partie à l'avenir, ne soit jamais moindre que la représentation accordée à cette province lorsqu'elle a été admise dans l'Union. Autrement dit, nous demandons d'appliquer à toutes les provinces le principe déjà appliqué à la Colombie-Anglaise. Ce principe, cela va sans dire, n'est pas nouveau. La constitution de la confédération australienne l'applique, et je crois qu'il est en vigueur aux Etats-Unis, non seulement pour le sénat mais aussi à l'égard du congrès. Ainsi que je l'ai dit avant la suspension de la séance, il se retrouve dans notre loi sur les subventions aux nouvelles provinces qui décrète que, quelle que soit la diminution que subisse la population des deux provinces d'Alberta et de Saskatchewan, leurs subventions ne seront jamais moindres que celles mentionnées dans les lois organiques de ces provinces.

J'ai parlé du mémoire qui a été transmis à Son Excellence le Gouverneur général et au conseil privé, ainsi qu'au premier ministre pour protester contre l'application des dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord à la population des nouvelles provinces qui entrerait aussi en balance au préjudice des provinces inférieures lors du remaniement de leur représentation.

Je ne lirai pas tout l'exposé des motifs, mais je consignerai cette protestation dans le hansard. L'exposé des motifs rappelle simplement que le conseil privé n'a pas décidé si la population des territoires devait être comprise dans la population du Canada aux termes du 4e paragraphe de l'article 51 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Il rappelle que le décret du conseil impérial admettant la Colombie-Anglaise dans l'Union et la loi relative au Manitoba prescrivaient que la loi constitutionnelle de 1867 s'appliquerait à ces provinces comme si elles eussent, dès l'origine, fait partie de la Confédération, au préjudice les provinces qui avaient signé le pacte des premières. Il mentionne l'agrandissement des frontières de la province de Québec sans qu'on ait tenu compte des consé-

quences qui pouvaient en résulter pour les autres provinces. La résolution que l'assemblée législative du Nouveau-Brunswick a adoptée à l'unanimité des voix est ainsi conçue:

Cette Chambre décide qu'il y a lieu d'appeler l'attention du gouvernement du Canada sur les conséquences de ce décret en conseil et de ces lois, respectivement, concernant l'admission dans l'Union de la Colombie-Anglaise et du Manitoba, et de la prier de prendre les mesures nécessaires pour rétablir les quatre premières provinces dans la situation où elles se seraient trouvées sans le décret en conseil et la législation postérieure à la loi de 1867, au sujet desquels ces provinces n'ont pas été consultées et auxquels elles n'ont pas participé;

2. Que, dans la loi créant les nouvelles provinces, il ne devra pas être décrété que la loi de 1867 s'appliquera à ces provinces comme si elles eussent, dès l'origine, fait partie de l'Union, et que les droits des provinces primitives, quant au remaniement de la représentation, ne devront pas être affectés par la création de ces nouvelles provinces;

3. Qu'en justice pour les autres provinces, particulièrement le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et l'île du Prince-Edouard, qui n'ont aucun moyen d'agrandir leur superficie, on devrait maintenant décréter que pour les fins de la représentation, les limites de Québec, dont la population forme la base de la représentation, devraient être censées être ce qu'elles étaient lors de la confédération, on prendra quelque mesure juste et efficace pour sauvegarder les autres provinces primitives ainsi que l'île du Prince-Edouard contre toute diminution de leur représentation. Décide en outre que copie de la résolution susdite, signée par le greffier de cette Chambre, soit envoyée au secrétaire d'Etat avec prière de la soumettre à Son Excellence le Gouverneur général, et qu'une copie en soit aussi envoyée au très honorable sir Wilfrid Laurier, premier ministre.

Lorsque l'honorable député d'Assiniboine parlait cet après-midi, j'ai remarqué qu'il se gonflait la poitrine et se donnait un air de grande importance pour annoncer à la Chambre qu'il représente 45,000 citoyens. Qu'il me soit permis de dire à l'honorable député que bon nombre de membres de cette Chambre représentent 45,000 citoyens et plus. Je représente moi-même un pareil nombre de citoyens et je n'ai jamais jugé nécessaire de le proclamer comme l'a fait l'honorable député. Mon honorable ami de Cumberland (M. Rhodes) représente un collège électoral dont la population est d'au moins 50,000. Nul doute que le comté de Westmoreland (N.-B.) contient plus de 45,000 habitants. Il y a le collège électoral de Cap-Breton-sud qui, je crois, a une population aussi considérable que celle de Cumberland, et le comté de Halifax dans le Nouveau-Brunswick est le comté le plus populeux du Dominion. Mon honorable ami d'Assiniboine n'avait donc aucune raison de plastronner comme il l'a fait, surtout si l'on tient compte de la classe de gens qu'il représente. Les gens que nous représentons dans les Provinces maritimes sont des descendants des premiers colons anglais, écossais, irlandais et français. Mais quels sont ceux que représente mon honorable ami? Ce sont en grande partie des Galiciens des Lithuaniens, des Ruthènes, des Buckoviniens et probablement des doukhobors, tout nouvellement arrivés et en grande partie absolument illettrés, incapables de parler la langue du pays et ne connaissant pas sa constitution. Mais parce qu'il représente environ 45,000 de ces gens recrutés en grande partie parmi la lie de la population européenne, mon honorable ami a toute l'assurance d'un grand pacha et tâche de se placer à la hauteur ou au-dessus des représentants de collèges électoraux comme ceux que nous avons dans les Provinces maritimes. Je crois qu'il n'y a aucune comparaison à faire entre les deux populations.

Mais même si nous ne considérons que le nombre sans tenir compte de la qualitié; mon honorable ami ne représente pas plus de citoyens que la moyenne des députés des Provinces maritimes.

Tout ce que nous demandons, c'est ce que nous croyons être le moyen le plus simple de remédier à l'injustice dont nous avons souffert jusqu'à présent. Il n'y a pas le moindre doute que c'est une injustice. Là où il y a un grief légal il devrait y avoir un remède légal, et ce remède légal ne peut se trouver devant les tribunaux ni devant le conseil privé. Le seul endroit où l'on puisse se le procurer est devant le Parlement fédéral.

En faisant cet appel, ce n'est pas la charité que nous implorons. Nous ne demandons que ce à quoi nous avons droit. Nous demandons nos droits légaux, des droits qui nous ont été enlevés au moyen d'une législation adoptée par le parlement impérial à la demande du Canada. Nous demandons au Parlement fédéral un traitement équitable, comme étant le meilleur moyen de remédier à nos griefs. Je ne désire pas retenir la Chambre plus longtemps. J'ai déjà parlé en deux ou trois occasions sur le même sujet. C'est un sujet qui me tient au cœur et qui est d'une très haute importance pour le peuple des Provinces maritimes. Il n'est peut-être pas encore arrivé à la phase de l'agitation intense, mais je suis convaincu qu'à moins qu'on ne nous rende justice, l'agitation va commencer dans les Provinces maritimes; qu'elle va continuer à grandir jusqu'à ce que le peuple des Provinces maritimes finisse par se montrer très mécontent du reste du Dominion. Et je crois qu'il vaudrait beaucoup mieux pour le Parlement de faire preuve d'un jugement sain, maintenant qu'il peut le faire sans tiraillements, sans plainte et sans froisser personne. Comme je l'ai dit, j'ai beaucoup de confiance en l'opinion ex-

primée par l'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley). Comme on l'a déjà dit, nous avons dans le cabinet actuel trois ministres des Provinces maritimes, le ministre des Finances (M. Fielding), le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) et le ministre de la Milice et de la Défense (sir Frederick Borden) dont chacun est chargé d'un portefeuille très important. Je ne puis m'empêcher de croire que si ces honorables ministres se servent de leur influence auprès des autres membres du cabinet fédéral, il n'y a aucun doute que l'on nous rendra bientôt la mesure de justice que nous réclamons.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'ai pas voulu interrompre mon honorable ami dans le cours de son argumentation. Aura-t-il la bonté d'expliquer à la Chambre ce qu'il a voulu dire lorsqu'il a prétendu que les Provinces maritimes souffrent d'une injustice?

M. DANIEL: Je le ferai avec beaucoup de plaisir. Je regrette que le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) se soit trouvé absent lorsque j'ai parlé de cette partie de mon sujet cet après-midi. L'injustice dont souffrent les Provinces maritimes, c'est que la clause de sauvegarde qui a été introduite dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord en 1867 a été annulée et rendue inutile par les modifications apportées subséquemment à cet acte à la demande du Parlement fédéral, amendements qui ont pour effet de faire entrer dans la Confédération la population du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta, de la Colombie-Anglaise et de faire compter cette population à notre détriment, lorsqu'on a préparé les bills de remaniement, afin de savoir combien de représentants nous devrions avoir. J'aimerais à appeler de nouveau l'attention du très honorable premier ministre sur le fait que si l'on s'était servi uniquement de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, lors de la préparation du dernier projet de remaniement, c'est-à-dire si l'on s'était borné à compter la population des quatre provinces qui ont d'abord formé la Confédération, la province du Nouveau-Brunswick et la province de la Nouvelle-Ecosse non plus, je crois, n'auraient pas perdu leur représentation comme elles l'ont perdue en vertu de ce bill de remaniement. J'espère que je me suis clairement expliqué. Voilà le nœud de la question. Voilà pourquoi nous nous plaignons. C'est que, sans consulter les Provinces maritimes, sans leur avoir jamais soumis la question, on nous a enlevé littéralement tout l'avantage de cette clause destinée à nous sauvegarder et nous avons cessé d'en bénéficier, comme c'est notre droit.

M. GEORGE McCRANEY (Saskatoon): Monsieur l'Orateur, depuis un certain nombre de sessions, cette question de la représentation des Provinces maritimes a été plusieurs fois discutée. Ce n'est qu'au cours de la législature actuelle que la question a pris rang parmi les questions de politique pratique, parce que nous avons vu le remaniement qui devra avoir lieu après le recensement de 1911 et les changements qu'il apportera. La proposition contenue dans la résolution de mon honorable ami de Richmond (M. Kyte) est que le principe de la représentation d'après la population, qui est incorporé dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord, soit modifié et qu'à l'avenir on assure aux Provinces maritimes une représentation qui, probablement, ne sera pas justifiée par leur population.

Tel est aussi l'effet de l'amendement de mon honorable ami de Queen (M. Warburton) et, pour cette raison, l'amendement, au point de vue des représentants de l'Ouest, est tout aussi sujet à objection que la résolution elle-même, du moins d'après ce que supposent ces honorables députés. Les honorables préopinants prétendent que si leurs représentants, lorsqu'on a jeté les bases de la Confédération, eussent insisté sur un minimum de représentation pour les Provinces maritimes, on aurait accédé à leur désir. Je crois, monsieur l'Orateur, que nous devrions un peu lire l'histoire et nous rappeler ce que les représentants d'Ontario et de Québec avaient à l'esprit lors des conférences qui ont eu lieu pour arrêter les conditions de la confédération. Les membres de cette Chambre savent très bien que cette même question de la représentation a été très débattue dans les deux Canadas durant un grand nombre d'années. La base de la représentation au parlement du Canada-Uni, était que chaque province devait avoir une représentation de 42 députés. Il y avait certainement là un minimum fixe de représentation; et, si les honorables députés qui préconisent maintenant un minimum de représentation, sont à l'affût des résultats, je crois qu'à l'avenir ils peuvent s'attendre à voir les mêmes résultats que ceux que nous a donnés la base de la représentation dans les provinces de l'ancien parlement du Canada. De plus, c'est un fait bien connu que la population de la province d'Ontario a augmenté à tel point qu'elle avait droit à une représentation beaucoup plus nombreuse que celle de Québec. On a parlé des débats qui ont eu lieu à cette époque, et, la part prise par l'honorable George Brown à l'agitation, et de la lutte énergique qu'il a faite sur les tréteaux et dans le journal le "Globe" en faveur de la représentation basée sur la population. Ces hommes éminents qui avaient eu de l'expérience dans le parlement du Canada, représentant la province

de Québec et la province d'Ontario, témoins des rancœurs qui avaient été censées par ce même principe, posé alors comme aujourd'hui, d'un minimum—et je pourrais ajouter d'un maximum—de représentation, ont eu bien soin de voir à ce que nulle question de ce genre ne pût être soulevée dans le nouveau Dominion qui, heureusement, a offert la solution des difficultés entre les deux provinces du Canada-Uni.

Les représentants des Provinces maritimes qui ont parlé aujourd'hui ont supposé que si les délégués des Provinces maritimes eussent insisté pour obtenir un minimum de représentation, à la conférence de Québec et à la conférence de Charlottetown, on aurait accédé à cette demande.

Nous ne pouvons guère deviner ce que ces hommes auraient fait. A la lumière de l'histoire d'alors, et de ce que les hommes de Québec et d'Ontario savaient au sujet de cette question de représentation, je suis porté à croire qu'en insistant sur ces conditions on eut empêché l'établissement de la Confédération. Je ne crois pas que, si les délégués des Provinces maritimes qui assistaient à ces conférences eussent lancé vers l'avenir un regard prophétique, et s'ils eussent insisté pour que la population des Provinces maritimes devint l'unité de la représentation, ces provinces devant conserver le nombre de députés qu'elle avaient alors, on eut accédé à cette demande. Cela eût été appliquer le principe de la représentation basée sur la population. C'est le seul argument qu'ils aient pu invoquer aujourd'hui. Il est moins sujet à objection que l'autre argument parce qu'il est conforme à un principe. Mais, à mon sens, il serait aussi sujet à objection, parce que cela justifierait l'état de choses actuel. Cela ajouterait beaucoup au nombre des députés qui, à mon sens est assez considérable, et dans quelques années la Chambre deviendrait un corps législatif difficile à manier.

M. DANIEL: Mon honorable ami peut-il dire quel nombre additionnel de députés nous donnerait l'adoption de ce système?

M. McCRANEY: Je n'ai pas fait le calcul. Il n'y aura pas de changement; si je supposais qu'il dût y en avoir, je me donnerais peut-être la peine de faire des calculs. En fait, les auteurs de la Confédération avaient prévu cette diminution de population, dans certaines provinces, sans savoir lesquelles, et ils ont stipulé que si la diminution ne dépassait pas 5 p. 100, il n'y aurait pas de réduction dans le chiffre de la représentation. Nous avons toujours cette garantie. De plus, dans la composition du Sénat, les Provinces maritimes ont obtenu 24 membres, la province de Québec 24 et Ontario 24. Il n'est pas question de représentation basée sur la population, dans la composition du Sénat. Cette Chambre devait être la gardienne des droits provinciaux, et les garanties qu'elles peut nous offrir aujourd'hui reposent sur cette base. La représentation des Provinces maritimes dans le Sénat est aussi forte maintenant qu'elle ne l'a jamais été.

A en juger par le débat qui vient d'avoir lieu on pourrait croire qu'il y a un conflit entre l'Est et l'Ouest, et que l'Est redoute de perdre quelque chose parce que l'Ouest espère d'ici à quelques années augmenter considérablement sa population. Or, monsieur l'Orateur, s'il y avait eu rivalité entre l'Est et l'Ouest, cette rivalité n'a pas pénétré jusqu'ici. A titre de représentant de l'Ouest, je puis me permetttre de dire que toutes nos propositions, toutes nos demandes—elles ont été nombreuses, car nous croyons avoir un brillant avenir devant nous—ont toujours été libéralement accueillies par les représentants de l'Est. J'ai toujours soutenu et je répète ici que la population de l'Ouest n'a jamais manifesté d'antagonisme contre la population de l'Est.

M. McKENZIE: Personne ne le prétend.

M. McCRANEY: Je le suppose d'après ce qui a été dit.

M. McKENZIE: Vous n'avez pas le droit de faire des suppositions.

M. McCRANEY: Dans tout les cas, je nie que la chose existe. Tant que le "provincialisme" sera exclu de ce Parlement, l'Est et l'Ouest marcheront de concert; ce n'est qu'avec l'introduction de "provincialisme" que l'antagonisme pourra surgir entre ces deux parties du pays.

L'honorable député de Saint-Jean a parlé de la députation dont est formée la circonscription représentée par l'honorable député d'Assiniboine (M. Turriff): des Galiciens, des Bosniens, des Doukhobors, des Ruthènes—parlant des langues inconnues —en un mot, si j'ai bien compris, le rebut de l'Europe méridionale. Or, mon honorable ami m'informe que cette population n'existe pas dans sa circonscription.

Une VOIX: Il y a quatre Galiciens.

M. McCRANEY: Quatre Galiciens et quelques Allemands qui, je n'en doute pas, parlent couramment l'anglais. Parce que la population des Provinces maritimes descend d'une nation plus avancée, parce qu'elle est elle-même plus instruite, l'honorable député en conclut qu'au point de vue de la représentation dans le parlement, elle doit compter plus que la population de l'Ouest, composée en bonne partie de descendants de nations étrangères. Si les conditions dont je viens de parler n'existent pas dans la circonscription d'Assiniboine, je puis dire qu'elles se rencontrent dans la circonscription que je repré-

sente; on y trouve des Canadiens français, des Galiciens, des Bosniens, des Mennonites, des Slaves, des Norvégiens, des Doukhobors, des Américains, des Canadiens. Je suis fier de représenter cette circonscription, où les différentes races vivent en harmonie et apprennent à devenir des citoyens canadiens qui seront les égaux des Canadiens de toutes les autres parties du pays.

L'honorable député de Queen, (I. P.-E.) (M. Warburton) dit que la balance du pouvoir dans l'Ouest est entre les mains de gens venus des Provinces maritimes. Je ne suis pas en état de confirmer cette prétention, mais je souhaite qu'elle soit fondée. Il y a quelques années, il y a eu une forte émigration dans les Provinces maritimes, mais malheureusement elle ne s'est pas dirigée vers l'Ouest canadien, mais vers les Etats-Unis. Aujourd'hui, le courant a été détourné et il nous vient de nombreux immigrants des Provinces maritimes. J'ai été surpris de voir le grand nombre de Canadiens qui nous reviennent des Etats-Unis. J'ai rencontré tant de gens du Dakota et du Minnesota dont les parents ou eux-mêmes venaient d'Ontario, et qui reviennent maintenant dans l'Ouest canadien, que chaque fois qu'il m'arrive de causer avec quelqu'un qui arrive du Dakota ou du Minnesota, je lui demande: De quelle partie d'Ontario venez-vous? Dans la partie septentrionale du Dakota-nord, je pourrais nommer des comtés dont la population est en grande partie d'origine canadienne.

Mon seul regret, c'est que ce sont seulement les enfants de ces Canadiens qui nous reviennent. Je regrette aussi qu'il ne nous vienne pas plus de rapatriés des Provinces maritimes. Presque tous ceux qui ont émigré des Provinces maritimes sont allés se fixer dans les états de l'est où la vie agricole ne leur fut pas favorable. S'ils étaient allés dans l'ouest des Etats-Unis, ils auraient pu nous revenir, mais il est à craindre que tous ceux qui sont aux Etats-Unis avant 1900, soient perdus pour le Canada.

Mais les temps sont changés, et aujourd'hui ces émigrants des Provinces maritimes viennent dans l'Ouest canadien. J'espère, comme l'a dit mon honorable ami que la balance du pouvoir, dans l'Ouest, soit entre les mains des Provinces maritimes. Je crois aussi que les Provinces maritimes ont toujours tenu la balance du pouvoir au Canada. Nos compatriotes des Provinces maritimes ne doivent pas cette position à leur "provincialisme" mais au fait que leurs hommes publics étaient de grands Canadiens; il me suffira de nommer les Tupper, père et fils; sir John Thompson; sir Léonard Tilley. Je ferai remarquer aussi que le premier lieutenant du premier ministre est un Néo-Ecossais, que le chef de l'opposition vient de la Nouvelle-Ecosse, et que son premier lieutenant, bien que représentant une circonscription d'Ontario, est né dans le Nouveau-Brunswick. Les grands hommes publics des Provinces maritimes n'ont pas été seuls à nous donner l'exemple de ce patriotisme éclairé qui comprend tout le Canada; nous le retrouvons chez ceux qui ont su se faire une position dans les provinces de l'intérieur, dans nos universités. Feu sir Wm Dawson, un citoyen de Pictou, fut président de l'université McGill. Feu le président Grant venait de la Nouvelle-Ecosse. Quand l'université de Toronto a eu besoin d'un président elle est allée chercher M. Falconer au Manitoba. Le successeur du principal Grant est M. Gordon de la Nouvelle-Ecosse. Tout cela confirme la prétention de mon honorable ami, que la balance du pouvoir au Canada, que l'influence prédominante dans tout le pays, sont exercés par les Provinces maritimes, et à titre de Canadien, je suis fier de la position occupée par mes compatriotes de cette partie du pays.

Il y a encore autre chose: si la population des Provinces maritimes devait être perdue pour le Canada, ce serait un grand malheur non seulement pour les Provinces maritimes, mais pour nous tous. Dans l'Ouest nous nous réjouissons de voir des hommes des Provinces maritimes, dans les professions libérales, dans le commerce, dans les institutions d'éducation. Le juge en chef de ma province, la Saskatchewan, le juge Wetmore, est un citoyen du Nouveau-Brunswick; le procureur général, M. Turgeon, vient du Nouveau-Brunswick, le président de la nouvelle université de la Saskatchewan, ouverte au mois de septembre dernier, M Walter Murray, était autrefois au collège Dalhousie.

L'hon. M. PUGSLEY: Un citoyen du Nouveau-Brunswick.

M. McCRANEY: Oui, un citoyen du Nouveau-Brunswick, comme le dit l'honorable ministre des Travaux publics, mais un jour viendra où la prépondérance de la population sera à l'ouest des Grands lacs et où la plus forte partie de la représentation dans cette Chambre viendra également de cette partie du pays. L'honorable député de Charlottetown (M. Warburton) dit que les citoyens des Provinces maritimes qui seront dans l'Ouest ne permettront pas que des injustices soient commises envers les provinces de l'Est. J'en suis parfaitement convaincu. Ces hommes de l'Ouest ne connaissent pas le chauvinisme de province; vous ne les verrez pas se faire les champions du Manitoba, de la Saskatchewan ou de l'Alberta, contre l'Est. Ils savent se montrer de grands Canadiens, désireux de participer au progrès de l'Est, tout autant qu'à celui de l'Ouest.

Le seul danger que nous ayons à redouter dans l'Ouest est ce chauvinisme de province, et je ne crois pas que la résolution de mon honorable ami et ses amendements soient de nature à faire disparaître ce sentiment. Les partisans de cette résolution prétendent que nous n'aurons la paix dans ce pays qu'en consentant au changement qu'ils proposent et qu'ils n'ont pas d'autre objet en vue en faisant cette proposition. Je suis convaincu que si leur proposition était acceptée, dans 25 ans nous aurions dans le pays une paix comme celle qui régnait ici sous le Canada-Uni, à l'époque où la base de la représentation a été établie par les hommes d'état qui ont lutté pour nous donner une nouvelle forme de Gouvernement et sortir le pays des embarras dans lesquels il se débattait.

Je répète en terminant que tant que nous échapperons au "provincialisme", tant qu'un large esprit de patriotisme règnera parmi nous, l'Est et l'Ouest feront bon ménage. Le nombre de représentants importe peu; l'affaire importante, c'est la qualité de ces représentants. Je n'ai aucun doute que les représentants des Provinces maritimes continueront comme par le passé à nous envoyer leurs meilleurs hommes, et tant qu'ils persisteront dans cette voie, les Provinces maritimes ne courront aucun danger. Si la résolution est mise aux voies je devrai voter contre la résolution et contre l'amendement.

M. O. S. CROCKET (York) (N.B.): Monsieur l'Orateur, je désire ajouter quelque chose à ce qui a été dit en faveur de l'amendement proposé par l'honorable député de Queen (I. P.-E.) (M. Warburton) appuyé par l'honorable député de la ville de Saint-Jean (M. Daniel).

Il me semble que celui qui a proposé cet amendement ainsi que celui qui l'a appuyé ont établi une cause qui doit s'imposer à ce sens de justice et d'équité qui, au-dessus de toute considération de parti, devrait animer ce Parlement dans ses délibérations. Tous deux ont fait voir que les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard se trouvaient dans une situation spéciale lors des pourparlers en vue de la Confédération; ces deux provinces étaient petites; leur territoire ne s'étendait pas bien loin; elles ne pouvaient espérer son expansion d'une façon ou d'une autre. Il leur était impossible de s'attendre à suivre la marche des grandes provinces de l'Ontario et de Québec dans l'accroissement de leur population respective. Ces deux petites provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse obtenaient la haute main sur leurs propres affaires, tel qu'elles jouissaient, auparavant, d'entiers pouvoirs dans ces questions-là; on leur assignait dans ce grand Parlement du Dominion où elles devaient être grandement submergées le contrôle de leur propre commerce et de leur propre navigation; elles pouvaient légiférer en matières criminelles; elles avaient le droit de taxer leurs habitants, elles étaient les maîtresses en tous autres sujets importants qui sont du ressort de ce Parlement d'après les termes de l'acte fédératif. En retour de ces avantages elles demandaient quelques légères concessions, et je crois ne pas me tromper en disant que celui qui étudie l'histoire de la conférence qui a précédé la Confédération, reconnaîtra que les délégués de l'Ontario et de Québec ont accepté virtuellement de faire ces concessions. Ce qu'elles demandaient surtout, c'était une modification légère du principe de la représentation basée sur la population. Il n'y a pas de doute—je ne veux pas nier cela, et je crois que personne ne le niera non plus—que la représentation basée sur la population fut établie comme principe primordial de la représentation quand ce pacte fut conclu. Mais les délégués des plus petites provinces ont demandé avec instance qu'on modifiât quelque peu ce principe; les représentants des quatre autres provinces consentirent à cette modification, ainsi qu'on peut le voir en lisant l'article 51 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord que je me propose de rappeler ici, parce que, bien qu'on ait fait allusion au paragraphe 4, il est un point de cette disposition dans le premier paragraphe qui a bien son importance dans ce débat.

A la fin du recensement de l'année 1871 et à la fin de tout autre recensement décennal. la représentation des quatre provinces....

Je demande à la Chambre de prendre note de ceci:

....la représentation des quatre provinces sera réajustée de telle façon et depuis tel temps que stipulera de temps à autre le Parlement du Canada, en observant les règles suivantes:—

1. La province de Québec conservera son nombre fixe de 65 représentants.

2. On accordera à chacune des autres provinces autant de représentants qu'en comportera la même proportion quant au chiffre de sa population (indiqué par ce recensement) en tenant compte de 65 représentants pour la population de Québec tel qu'assuré.

3. Dans la computation du nombre des députés d'une province pour une partie d'actionnaires n'excédant pas la moitié du nombre total requis pour donner droit à la province d'avoir un autre député, ne sera pas considéré; mais si cette fraction dépasse la moitié de ce nombre, cette dernière équivaudra au nombre total.

Voici le paragraphe dont on a parlé comme étant une disposition de recours offerte aux provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse comme une garantie contre la diminution de la représentation:

A chaque tel réajustement le nombre des députés d'une province ne sera diminué à moins que la proportion quant au chiffre de

la population de cette province ne soit quant au chiffre de toute la population du Canada, lors du réajustement précédent du nombre des députés de telle province, tel que démontré lors du dernier recensement, diminuée d'un vingtième ou de plus.

Voilà la disposition qui s'applique à la représentation des différentes provinces en cette Chambre.

On constatera que l'Acte de l'Amérique britannique du Nord ne s'appliquera qu'à quatre provinces, puisque dans ce même article on emploie l'expression "quatre provinces." La convention et ce pacte furent conclus entre ces quatre provinces. Mon honorable ami de Saint-Jean, (N.-B.) M. Daniel), et l'honorable député de Charlottetown (M. Warburton) ont cité les déclarations faites par M. Galt et l'honorable George Brown à ce sujet, ainsi que celles faites aux législatures du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard relativement aux réclamations de ces provinces. On sentait qu'il y avait danger d'abandonner ainsi la haute main sur les affaires de ces provinces à un Parlement aussi nombreux que celui-ci, où les représentants de ces provinces seraient surpassés par le nombre, où ils ne pourraient conserver le pas des représentants des provinces de l'Ontario et de Québec, vu l'augmentation de la population de ces provinces. Personne ne niera, je crois, que c'était bien là l'attitude prise par ces délégués. Est-ce qu'on a discuté le principe de la représentation basée sur la population, les délégués de ces provinces ont soulevé cette objection, et l'on a offert la disposition contenue au paragraphe 4 de l'article 51 aux délégués de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, comme une garantie sûre et certaine contre toute diminution dans le chiffre de la représentation de ces provinces. Et, monsieur l'Orateur, c'eut été une sauvegarde sûre et certaine si l'on n'avait constaté dans ce temps-là les développements de ce pays depuis cette époque, développements qu'on ne pouvait prévoir alors. Ces hommes d'Etat prévoyaient ce qu'il adviendrait de ce pays, mais comment auraient-ils pu avoir la prescience du développement merveilleux des territoires du Nord-Ouest?

Depuis ce traité, cinq autres provinces sont venues se joindre à l'Union avec ce résultat qu'on a réellement biffé de cet acte ce qu'on offrait aux délégués de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, comme une garantie absolue contre toute diminution du chiffre de représentation. Un autre fait qui s'est produit après les préliminaires de la Confédération et qui avait pour résultat d'en modifier les stipulations, c'est le prolongement des lignes frontières de la province de Québec. Cette province est devenue le pivot, pour ainsi dire, de la représentation, c'est elle qui jouissait de l'avantage d'avoir un minimum de représentation fixe.

M. TALBOT: Et un maximum aussi.

M. CROCKET: Et un maximum aussi. Mais en tant que l'Ontario, que le Nouveau-Brunswick, que la Nouvelle-Ecosse se trouvent concernés, ils ont accepté le paragraphe 4 de l'article 51 comme constituant une protection dans ce cas particulier. Le sentiment général dans les Provines maritimes—je crois que tous les membres de cette Chambre reconnaîtront ce fait—c'est que dans le but d'obtenir une représentation efficace dans ce grand Parlement fédéral composé de plus de 190 membres, il doit exister un minimum de représentation fixe. Au Nouveau-Brunswick on croyait que pour obtenir une représentation efficace de cette province et l'exercice de cette juste influence à laquelle cette dernière avait droit dans la Confédération, nous devrions compter au moins quinze députés, et la population de la Nouvelle-Ecosse estime également qu'elle devrait compter au moins quinze représentants ici. Telle était la représentation assignée à ces provinces lors de l'Union, avec cette disposition de recours d'après laquelle la représentation ne serait pas diminuée à moins que l'on ne constate une soustraction d'un dixième ou plus dans le chiffre total de la population du Canada.

Prenons, par exemple, le dernier dénombrement de la population, il est bien vrai que si la population du Canada avait été traitée en la façon indiquée par cet article tel qu'inscrit dans l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, et que si l'on n'avait appliqué cette disposition aux quatre provinces primitives, Québec, Ontario, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick, ni la Nouvelle-Ecosse, ni le Nouveau-Brunswick n'auraient perdu un représentant ici, comme cela est arrivé.

C'est uniquement pour la raison que j'ai mentionnée, que cinq nouvelles provinces ont été admises depuis dans la Confédération grâce à cette nouvelle législation. J'en appelle aux honorables membres de cette Chambre, s'ils croient juste et équitable qu'on interprète cette expression "quatre provinces" dans cet article de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord comme ne signifiant neuf provinces. C'est pourtant là ce que veut dire la décision du comité judiciaire du conseil privé. Bien qu'on ait l'expression "quatre provinces" dans cet article dont je parle, la cour suprême du Canada a décidé que vu, non pas une disposition quelconque de la loi primitive à laquelle nous avons été parties, mais les modifications qu'on y a faites dans la suite, sans nous consulter, l'interprétation de cet article se trouvait changée. Je de-

mande à la députation s'il est juste ou équitable que, malgré cette interprétation de cette même décision à laquelle allusion a été faite, comme étant l'interprétation qu'il fallait lui donner à ce temps-là, nous devrions être liés par un changement dans cette interprétation effectué par une législation à laquelle nous n'avons aucunement participé.

Mon honorable ami de la cité de Saint-Jean (M. Daniel) a déclaré, dans son argumentation très habile, cet après-midi, que la décision de la cour était basée sur cette interprétation, et afin de démontrer que ces avancés étaient bien fondés, je vais lire quelques courts extraits des décisions des juges de la cour suprême du Canada. Peut-être vaudrait-il mieux pour moi signaler les modifications dont je parle comme ayant été ultérieurement faites à cette loi, c'est-à-dire comme étant les amendements apportés au statut impérial de 1871, au statut de 1875 et à celui de 1886. M. le juge Davies, au cours de sa décision, s'est exprimé ainsi:

D'après une étude très sérieuse de toute cette législation et des modifications qu'on y a apportées, j'en suis venu à la conclusion que l'expression "quatre provinces" signifie et doit être comprise comme signifiant "diverses provinces".

Je n'ai aucun doute, en lisant attentivement ce statut et ces amendements subséquents, que cette décision est parfaite, et que technicalement et légalement, monsieur le juge Davies avait raison; et je demande à la Chambre d'étudier cette question, non pas au point de vue strict de la loi—parce que tous nous reconnaissons que sous ce rapport cette décision nous lie—mais d'examiner si c'est là une interprétation qui nous lierait en équité, quand les tribunaux de ce pays viennent déclarer que l'expression "Canada composé de quatre provinces" doit signifier dans le but de réajustement de notre représentation "Canada composé de neuf provinces." Plus loin, il dit:

S'il existait des doutes raisonnables quant à la véritable interprétation des dispositions en examen, cette législation impériale subséquente semblerait les faire disparaître.

Cette décision de monsieur le juge Davies était basée, non pas sur l'acte primitif de la Confédération, mais sur les modifications ultérieures qu'on y a apportées sans avoir obtenu au préalable le consentement des petites provinces. Ces citations le prouvent amplement. M. le juge Davies dit encore:

Sur le tout, après une étude sérieuse, je suis d'avis qu'à la suite de l'admission des nouvelles provinces et des territoires dans l'Union, l'expression "Canada" et l'expresion "provinces" qu'on trouve dans la loi de 1867, doivent, à moins de restrictions spéciales que comporte le texte, être interprétées nécessairement d'une façon différente de celle qu'on donnait à ces termes-là avant l'admission de ces provinces et de ces territoires dans la Confédération.

De son côté, sir Elzéar Taschereau s'exprimait ainsi:

Il se peut bien que les auteurs de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord n'aient point prévu toutes les éventualités susceptibles d'influer sur la situation des diverses provinces, sur le rapport de la population et autrement; il se peut que certaines provinces eussent refusé d'entrer dans la Confédération si elles avaient pu prévoir les conséquences, aujourd'hui constatées, de leur entrée, mais ce sont là des considérations qui ne nous concernent pas en ce moment.

C'est là le dispositif irréprochable d'un jugement destiné à trancher une question au point de vue rigoureux de la loi; mais, je le demande à mes collègues de la Chambre, ces considérations sont-elles celles qui doivent guider le Parlement du Canada?

Je dois dire que je m'étonne beaucoup de l'opposition que ce projet de résolution rencontre de la part des représentants de l'Ouest. Ce qui m'a surtout étonné, c'est le discours du député d'Assiniboïa (M. Turriff), qui a franchement avoué n'être pas très au fait de l'aspect légal de la question, et je suis bien sûr que la Chambre n'a pas dû attendre la fin de son discours pour se convaincre qu'il avait dit très vrai. L'honorable député a fondé toute son argumentation sur une hypothèse qui, ainsi que j'ai fait voir, ne repose sur rien. Il a traité la question comme si les Provinces maritimes venaient demander à la Chambre de leur accorder quelque faveur. Tel n'est pas le cas. Le texte de la résolution en premier lieu déposée est peut-être susceptible de la donner à entendre; aussi suis-je comme l'honorable député d'Assiniboïa, d'avis que nous devrions demander le retour à la représentation qui nous était attribuée à l'époque de notre entrée dans la Confédération.

Après les discours si bien conçus de mes honorables collègues de Saint-Jean (M. Daniel) et de Charlottetown (M. Warburton), et eu égard aux citations que j'ai extraites des jugements de la cour suprême, l'honorable député d'Assiniboïa devrait se rendre compte que nous ne demandons pas de faveur, mais bien le redressement d'une injustice réelle dont les Provinces maritimes sont victimes du chef de leur représentation; et c'est là l'unique raison qui puisse nous autoriser à saisir le Parlement d'une telle demande. Cette injustice, on en a clairement démontré l'existence, et c'est en vain que je cherche dans le discours de mon honorable ami d'Assiniboïa comme dans celui de l'honorable député de Saskatoon (M. McCraney) une réfutation quelconque de l'argumentation si solide de l'auteur du projet de résolution et de celui qui l'a appuyé.

A en croire ces honorables collègues, nous ne chercherions rien moins qu'à porter atteinte au principe de la représenta-

tion d'après le chiffre de la population et qu'à obtenir la modification de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Il n'en est rien; nous demandons le rétablissement d'un droit dont nous avons été dépouillés par les modifications, que j'ai signalées, apportées à l'Acte de l'Amérique britannique du Nord et par l'admission dans la Confédération de cinq nouvelles provinces dont la constitution, établie avec l'assentiment des délégués des Provinces maritimes, ne prévoyait pas l'entrée à l'époque où l'on devait déterminer le mode de représentation au parlement fédéral.

Je désapprouve l'attitude prise par mon honorable ami d'Assiniboïa, la considérant comme ne traduisant pas le sentiment de la population de l'Ouest sur cette question. Je sais certain représentant de l'Ouest qui, après avoir entendu le remarquable discours prononcé cet après-midi par mon honorable collègue de Saint-Jean (M. Daniel), a déclaré que ce dernier avait, à ses yeux, établi le bien fondé de notre demande, et qu'en sa qualité de représentant de l'Ouest, il voterait pour le projet de résolution.

Je prierai l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) de vouloir bien me dire si les représentants de l'Est sont enclins à aborder la discussion des questions qui concernent l'Ouest dans les dispositions d'esprit qu'il a lui-même manifestées cet après-midi. S'il en était ainsi, quel spectacle le Parlement n'offrirait-il pas? L'honorable député est-il capable de rappeler une seule circonstance où les représentants de l'Est aient témoigné à l'Ouest autre chose que la plus extrême générosité?

M. TURRIFF: L'Ouest s'est-il jamais montré enclin à traiter l'Est autrement qu'avec justice et générosité?

M. CROCKET: Il arrive assez rarement aux représentants de l'Est de demander quoi que ce soit au Parlement. La demande dont il s'agit aujourd'hui est une des premières que l'on ait formulées depuis que j'occupe un siège à la Chambre, et le premier que je trouve à s'y opposer n'est autre que mon honorable ami d'Assiniboïa (M. Turriff) qui, non content de la combattre, menace encore de démissionner si l'on y fait droit. Je pourrais bien, moi aussi, menacer de démissionner au cas où notre demande serait repoussée. La mise à exécution d'une telle menace n'aurait peut-être guère d'effet, mais il serait assez intéressant de voir certains de nos excellents collègues libéraux de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard menacer de démissionner si on leur refuse cette mesure de justice.

Quand il s'agit de questions indépendantes des partis politiques, j'ai foi en la justice de la Chambre, et je suis persuadé que ceux d'entre nous qui ont étudié cette question-ci et suivi le débat, se sont formé la conviction que le bien fondé de notre demande est établi de façon irréfutable.

M. J. W. RICHARDS (Prince) (I.P.-E.): J'aimerais dire quelques mots en faveur de l'amendement proposé par mon honorable ami de Queen (M. Warburton). Ce n'est pas la première fois que s'agite la question qui nous occupe en ce moment. Si je me rappelle bien, cette même question de la représentation a, en 1907 et 1908, donné lieu à de longs débats. Il y a longtemps qu'elle agite les esprits dans la province dont j'ai l'honneur d'être l'un des représentants.

L'île du Prince-Edouard, on le sait, éprouva beaucoup de répugnance à entrer dans la Confédération; elle ne s'y résolut qu'au bout d'un certain nombre d'années de discussion. Une question s'imposait surtout à l'attention: nous ne voulions entrer dans la Confédération qu'avec l'assurance de compter à jamais six représentants à la Chambre des communes. Je ne crois pas utile de donner lecture des dépêches qu'occasionna l'entrée de l'île du Prince-Edouard dans la Confédération, car elles ont déjà été portées à la connaissance de la Chambre et du pays. Mais il est incontestable que l'île du Prince-Edouard voulait compter à jamais sur six représentants, et quand la répartition de 1891 lui en fit perdre un, il en résultat un profond mécontentement dans la province. La population toutefois, resta bien convaincue que l'on aviserait aux moyens de remédier à ce qu'elle considérait comme un oubli de la part de ceux qu'elle avait chargé de négocier les conditions de l'entrée de la province dans la Confédération.

L'affaire fut portée devant les tribunaux du Canada, puis devant le comité judiciaire du conseil privé. Leur décision nous fut contraire, et il ne nous reste plus qu'à prier le Parlement de remédier à ce que nous considérons comme un oubli commis dans le temps, et qui constitue aujourd'hui un état de choses dont nous avons à nous plaindre.

Si le nombre de nos représentants continuait à décroître dans la même proportion que par le passé, le temps n'est pas éloigné où nous n'aurons plus qu'un seul représentant et même aucun. J'ignore ce que l'on fera lorsque nous en serons rendus à ce point, mais si on désire remédier à ce fâcheux état de choses, l'occasion en est propice. Comme on doit procéder en juin au dénombrement de la population du Dominion, il est certain que l'on fera ensuite une répartition nouvelle de la représentation à la Chambre des communes. C'est donc dès à présent que le Parlement devrait prendre des mesures définitives en vue du règlement de cette question.

Ce n'est pas mon intention de revenir sur les différents points que les orateurs

qui se sont succédés cet après-midi ont traités de façon si complète. Je n'ai pris la parole que pour faire part de la manière de voir de mes commettants du comté de Prince (I. P.-E.). Ils m'ont à maintes reprises pressé vivement de signaler la question à l'attention du Parlement; en ce faisant, j'accomplis simplement mon devoir envers ceux que je représente, et je dois me borner à exprimer l'espoir et la conviction que le Parlement daignera prendre des mesures propres à rendre aux Provinces maritimes la représentation qui leur fut attribuée à l'époque de leur entrée dans la Confédération. De cette façon, il fera montre de bonne grâce et de générosité; il redressera un grief et accomplira un acte de justice qui serait apprécié à son juste prix et contribuerait beaucoup à dissiper le mécontentement qui s'accuse aujourd'hui dans les Provinces maritimes.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Il n'est peut-être pas hors de propos que je fasse quelques observations sur cette très importante question, étant donné que l'honorable député qui a appuyé l'amendement (M. Daniel) a rappelé l'attitude que j'avais prise en la matière lorsque je faisais partie de l'assemblée législative, et que c'est moi qui représentait la province du Nouveau-Brunswick quand il s'est agi de plaider la cause devant le comité judiciaire du conseil privé.

A mon avis, mon honorable collègue (M. Richards) a fait de la question un exposé plus acceptable que celui de l'honorable député d'York (M. Crocket). Au dire de ce dernier, les Provinces maritimes seraient victimes d'une grave injustice; ce n'est pas une faveur qu'elles demanderaient, mais, excipant de leur droit, elles voudraient faire apporter un changement à la représentation.

M. CROCKET: Que mon honorable ami me pardonne de l'interrompre; j'ai dit qu'elles demandent le rétablissement d'un droit dont on les a dépouillées.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député m'a semblé dire, et je crois l'avoir bien compris, que ce n'est pas à titre de faveur, mais plutôt en se réclamant de leur droit qu'elles demandent qu'on leur rende leur représentation d'autrefois. Je consière que mon honorable ami de Prince (M. Richards) a posé la question sous son seul jour véritable, et que les provinces plus importantes feraient montre de générosité en admettant la légitimité du mécontentement qui se manifeste dans les Provinces maritimes, mécontentement qui s'accentuera tant que le nombre de nos représentants continuera à décroître. Les grandes provinces témoigneraient une belle générosité si, pénétrées de ce fait, elles rendaient aux petites provinces le nombre de représentants qui leur a été attribué lors de l'établissement de la Confédération et qui, dans la pensée des gens, ne devait jamais décroître.

Si je déclare qu'on ne peut pas dire qu'une injustice a été commise envers les provinces d'en bas, c'est que nous n'avons pas le droit de nous plaindre de l'interprétation donnée à la constitution par le plus haut tribunal de l'empire. Sous le régime de la Confédération, il existe pour tout le Canada un tribunal suprême établi en conformité des dispositions de la loi constitutionnelle et chargé d'interpréter celle-ci. La question a été soumise à cette cour de justice qui a rendu cette décision. Appel a été interjeté auprès des comités judiciaires du conseil privé qui a interprété la loi. Nous sommes liés par cette interprétation, les petites provinces le sont autant que les grandes et aucune n'a le droit de se plaindre lorsque les autres respectent la constitution. C'est pourquoi je déclare que nous ne pouvons pas prétexter qu'une injustice a été commise envers nous.

Lorsque j'ai discuté la question à la législature provinciale dans la circonstance dont parle le représentant de la ville de Saint-Jean (M. Daniel) je me suis appuyé sur la constitution telle que je l'interprétais. Mais j'ai prétendu que, d'après le sens véritable de l'article 51 de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, les " quatre provinces " signifiaient les quatre provinces d'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Il me semblait que cette interprétation des mots de l'article était juste et raisonnable. Mais la cour suprême et le comité judiciaire du conseil privé ont rendu une autre décision, et nous ne pouvons pas nous plaindre du jugement que ces tribunaux ont rendu. Ce jugement a été rendu en dernier ressort et nous sommes tenus de croire qu'il a correctement interprété l'article.

M. CROCKET: L'argument en question n'a-t-il pas été invoqué après le prononcé du jugement?

L'hon. M. PUGSLEY: Un jugement a été invoqué après le prononcé du jugement, lorsque la résolution a été adoptée. Mais, si mes souvenirs sont fidèles, j'ai soutenu cette prétention avant que l'affaire ait été soumise au comité judiciaire. On a pu appuyer cette thèse plus tard, lorsque la résolution fut transmise au parlement fédéral et à Son Excellence le Gouverneur général.

M. DANIEL: C'était en 1905.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami a pu parler de ce dernier cas, mais je ne crois pas que cela change rien à l'affaire. Nous ne pouvons pas nous plaindre qu'une injustice a été commise à notre égard par suite de l'interprétation de la

loi de l'Amérique septentrionale anglaise par le plus haut tribunal de l'empire.

Le représentant de la ville de Saint-Jean (M. Daniel) a dit que le comité judiciaire du conseil privé a rendu une décision qui a privé les Provinces maritimes de leurs droits, et que cette décision reposait sur des lois adoptées par le parlement fédéral sous le présent ministère. J'ai regretté de le voir placer la question sur ce terrain, car je n'ai pas pu m'empêcher de croire qu'il cherchait à créer des préventions contre le ministère actuel au sujet des lois qu'il fait adopter par le parlement. Si la décision du comité judiciaire du conseil privé repose sur des lois postérieures à la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, ces lois remontent à l'année 1870, environ vingt-six ans avant l'avénement au pouvoir du présent Gouvernement.

M. DANIEL: Je savais fort bien à quoi m'en tenir et j'ai dit quand ces lois ont été adoptées. Je me demande comment le ministre a pu comprendre que je ne faisais allusion qu'à ce qui s'est passé depuis 1896. Ce fut une atrocité.

L'hon M. PUGSLEY: Je suis bien aise d'entendre les explications de l'honorable député. Non seulement il a dit, mais il a répété que la décision du conseil privé était appuyée sur des lois soumises à la Chambre par le présent Gouvernement.

M. DANIEL: Par le Parlement fédéral.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député a employé le mot "Gouvernement", peut-être sans le vouloir. Je suis bien aise que nous tombions d'accord. La première loi a été adoptée en 1870, lorsqu'il fut décrété qu'une partie de la Terre de Rupert serait détachée du reste et formerait la province du Manitoba. L'article 2 de cette loi renfermait les mots suivants sur lesquels le comité judiciaire du conseil privé a insisté, ainsi que la cour suprême du Canada:

Le, depuis et après le jour ci-dessus énoncé auquel l'ordre de la Reine en conseil prendra effet comme il est dit ci-haut, les dispositions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, 1867, seront—sauf les parties de cet acte qui sont, en termes formels, ou qui, par une interprétation raisonnable, peuvent être réputées spécialement applicables à une ou plus mais non à la totalité des provinces constituant actuellement la Puissance, et sauf en tant qu'elles peuvent être modifiées par le présent acte—applicables à la province de Manitoba, de la même manière et au même degré qu'elles s'appliquent aux différentes provinces du Canada, et que si la province de Manitoba eût été, dès l'origine, l'une des provinces confédérées sous l'autorité de l'acte précité.

On s'est servi des mêmes termes dans le décret du conseil qui faisait entrer la Colombie-Anglaise dans l'Union et, plus tard, lorsqu'on détacha des territoires du Nord-Ouest les provinces d'Alberta et de Saskatchewan.

Par conséquent, en ce qui concerne le Parlement fédéral, un parti n'est pas plus responsable que l'autre des lois qui ont été adoptées ici ou au parlement impérial. En examinant si nous avons raison de nous plaindre des décisions de la cour suprême et du comité judiciaire du conseil privé, il ne faut pas perdre de vue qu'elles reposent dans une large mesure sur l'article 146 de l'acte de l'Amérique septentrionale anglaise qui décrètent que la Terre de Rupert, la Colombie-Anglaise, ainsi que Terre-Neuve, peuvent être admises dans l'Union et former une province de la Puissance du Canada, et que ces tribunaux ont décidé qu'il fallait tenir compte que, lorsque les quatre provinces ont adhéré au projet d'union, elles savaient parfaitement que la Terre de Rupert, la Colombie-Anglaise, ainsi que Terre-Neuve, pourraient subséquemment être admises dans l'Union; que lorsqu'elles seraient admises, elles le seraient de la même manière que si elles eussent été, dès l'origine, des provinces du Canada, et que le mot "quatre" serait censé éliminé et remplacé par les mots cinq, six, sept, huit ou neuf selon le cas; et qu'il fallait tenir compte de toutes les provinces canadiennes à l'époque où l'article 51 et le paragraphe 4 de cet article étaient interprétés.

Je n'ai pas l'intention d'en dire beaucoup plus, mais je voudrais déclarer que, bien que je sois fermement convaicu qu'il serait à désirer, non seulement pour les Provinces maritimes, mais pour le Canada tout entier, que la représentation des petites provinces ne diminuât pas et qu'on la rétablît, si faire se pouvait, telle qu'elle était au temps de la Confédération, néanmoins, je suis d'avis que l'adoption du présent projet de résolution serait regrettable. Supposons qu'il soit adopté—ce qui est possible—contre la volonté de la majorité de l'une des provinces—cela constituerait de la part des membres du Parlement une tentative de changer la constitution contre le gré de la majorité de l'un des groupes ayant consenti au pacte d'union. Cette tentative aurait des conséquences déplorables et il me semble que nous devons nous y prendre autrement pour obtenir la réalisation de nos vœux concernant la représentation des petites provinces.

Il m'est venu à l'idée que le meilleur moyen serait de faire ce qui a été fait pour obtenir une augmentation des subventions accordées aux différentes provinces par le Trésor. Dans cette circonstance-là, on a pris l'avis de toutes les provinces; une conférence interprovinciale a eu lieu à laquelle ont assisté des représentants de toutes les provinces canadiennes. Après beaucoup de réflexion et de discussion, ces représentants convinrent qu'il était à désirer que la loi de l'Amérique septentrionale anglaise fût modifiée relativement aux sub

ventions aux provinces. Ils exprimèrent un vœu qui fut soumis au présent Gouvernement et une pétition fut en conséquence, transmise au parlement impérial le priant de modifier la loi de l'Amérique septentrionale anglaise et de changer l'assiette des subventions aux provinces.

On pourrait peut-être agir de la même manière à l'égard de la représentation. Si les gouvernements des petites provinces faisaient des représentations aux autorités des grandes provinces, ils les engageraient peut-être à prendre part à une conférence où toutes les provinces seraient représentées. Les membres de cette conférence pourraient tomber d'accord au sujet de la représentation, émettre un vœu et le communiquer au Gouvernement avec prière de le transmettre au Parlement pour qu'il se prononce. Je conçois facilement que, si toutes les provinces du Canada étaient d'accord sur ce sujet, si elles étaient d'avis de rétablir la représentation que ces petites provinces avaient lors de la Confédération, le ministère se croirait tenu de soumettre la question au Parlement qui croirait peut-être de son devoir d'exaucer le vœu unanime des représentants des gouvernements des différentes provinces. Lors du rajustement des subventions, je me souviens parfaitement qu'on a déclaré au Parlement, que les provinces étaient tombées d'accord sur cette question qui les concernait, qu'elles étaient unanimes et que la parlement fédéral devait exaucer leur vœu. Si les gouvernements des différentes provinces tombaient d'accord au sujet de la représentation et admettaient la légitimité de rétablir la représentation des petites provinces telle qu'elle était lors de la Confédération, le Parlement fédéral pourrait peut-être intervenir. Mais, tant qu'on n'aura pas adopté cette ligne de conduite, il ne serait ni opportun ni convenable, au contraire, il serait préjudiciable à l'intérêt bien entendu du pays, d'adopter le présent projet de résolution.

M. D. D. MACKENZIE (Cap-Breton): Au commencement du débat, il ne m'était pas venu à l'idée qu'on pourrait y introduire une aussi forte dose de provincialisme.

Je suis certain qu'il n'y a pas de raison de mêler des questions de clocher dans cette discussion; et si l'honorable député qui a proposé cette résolution ou celui qui a proposé l'amendement, ont apporté des arguments que l'on pourrait prétendre vouloir amoindrir les pouvoirs ou l'avenir de l'Ouest, je suis certain que cela a été fait par inadvertance et sans mauvaise intention; mais je ne me rappelle pas que l'on ait apporté aucun argument de cette sorte. Il doit y avoir eu cependant, quelque raison pour porter les honorables amis de l'Ouest de faire les observations qu'il ont faites; particulièrement l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff). Nous, dans les Provinces maritimes, croyons que notre passé, nos sentiments et nos actions à l'égard de l'Ouest sont bons. En 1870 il y eut des troubles dans l'Ouest. J'ai demandé à mes honorables amis de cette partie du pays, à ceux qui étaient les plus ardents à fomenter les troubles qui eurent lieu à cette époque: est-ce que les habits rouges de la Nouvelle-Ecosse n'ont pas été au premier rang pour étouffer cette rébellion, et n'ont-ils pas défendu vaillamment les droits de l'Ouest. En 1885 d'autres troubles eurent lieu dans le Nord-Ouest et on vit la même chose; les fils de la Nouvelle-Ecosse s'offrirent courageusement pour supporter les fatigues nécessaires, risquer leur vie dans la bataille, et défendre les intérêts de l'Ouest et les droits du Canada. Voilà ce que nous avons fait dans le passé pour l'Ouest. Si mes honorables amis relisaient l'histoire de ces jours, ils ne diraient pas que nous ne portons pas d'intérêt à l'Ouest. Notre intérêt pour l'Ouest a augmenté considérablement depuis cette époque; le nombre de nos gens qui sont allés s'y établir a augmenté pendant les vingt ou vingt-cinq dernières années et pour cette raison notre amour et notre intérêt pour ce qui concerne l'Ouest ont augmenté proportionnellement. Je crois donc qu'il faut faire disparaître toute idée de clocher et que l'on doit oublier tout ce qui a pu être dit dans ce sens.

Le ministre des Travaux publics, en avocat distingué et habile qu'il est, comprendra que dans beaucoup de procès, les tribunaux interprétèrent une loi dans un certain sens, et que leurs décisions peuvent être de nature à enlever des droits que l'on croyait protégés par l'esprit et la lettre de la loi. Le savant ministre des Travaux publics sait sans doute qu'en plusieurs occasions, en un très grand nombre d'occasions, le peuple est revenu une deuxième fois devant la législature pour demander un changement à une loi interprétée d'une certaine façon par les tribunaux, et ainsi revenir à l'intention première par une nouvelle loi. C'est exactement ce que demandent les auteurs de la résolution et de l'amendement qui sont en discussion devant cette Chambre, parce qu'il y a très peu de différence entre les deux motions.

Je prétends, monsieur l'Orateur, que le principe adopté lors de la Confédération n'était pas le principe absolu de la représentation par population.

Ce principe n'a été adopté en même temps que d'autres à certaines restrictions. Par exemple l'acte de la Confédération donne aux législatures provinciales juridiction absolue dans les matières d'éducation. Si l'on s'arrêtait là, on pourrait croire que cette Chambre n'a aucun droit dans la question d'éducation. Mais on trouve que la constitution impose certaines restrictions qui empêchent les législatures provinciales de légiférer sur la question d'éducation

comme bon leur semblerait; elles doivent s'en tenir aux stipulations attachées à cette proposition particulière de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. En vertu du même principe, la constitution dit que la représentation parlementaire sera basée largement sur la population; mais s'il n'y avait aucune restriction à ce principe, que signifierait le paragraphe 4 de l'article 51? Il ne signifierait rien du tout. Nous devons supposer qu'il a été inséré dans un but, qui était, d'après moi, de sauvegarder les petites provinces contre les effets de la représentation par population. Le principe absolu de la représentation par population ferait disparaître quelques-uns des privilèges que nous possédions à l'époque de la Confédération, et ce paragraphe a été inséré pour les sauvegarder. Le paragraphe 4 de l'article 51 devait être interprété naturellement de la manière qui a été comprise alors; il devait faire corps avec l'article qui définit les territoires du Canada, et nous prétendons que si l'on interprète fidèlement cet article qui dit ce que le Canada sera, ou devra être considéré comme étant, nous devrions conserver notre représentation; c'est là notre prétention. Nous disons donc: donnez à la constitution l'interprétation raisonnable et équitable qu'ont voulu lui donner les pères de la Confédération, et notre représentation ne sera pas diminuée. Depuis cette époque au lieu de quatre provinces la Confédération en comprend huit. D'autres conditions ont surgi et le tribunal suprême de notre pays a déclaré que cette sauvegarde n'était pas suffisante, qu'elle ne nous protégeait plus lorsque le nombre des provinces a été augmenté de quatre à neuf. Ce chiffre est si grand que 5 pour 100 d'un vingtième du total ne suffit plus pour sauvegarder notre représentation.

Je dis donc que devant une cour d'équité, et cherchant l'équité lorsque nous nous adressons à cette Chambre, nous avons le droit de dire: Si vous augmentez le nombre des provinces de quatre à neuf, vous avez le droit de nous donner une sauvegarde en place de la sauvegarde ancienne, insuffisante pour nous protéger, et nous conserver la même proportion de représentation que nous avions lorsque nous sommes entrés dans la Confédération. Bien qu'au point de vue strictement légal, l'argument puisse être très mauvais, à cause surtout du jugement rendu par le conseil privé, il est valable en équité et en justice lorsque nous demandons à cette Chambre de nous traiter avec justice et équité. Nous ne demandons pas autre chose.

Je comprends le mécontentement d'une autre province, si ce que nous demandons devait enlever un seul représentant à une partie quelconque du pays. Je ne vois pas que ce résultat soit possible, je prétends qu'il ne l'est pas. La base de la représentation reste ce qu'elle est. C'est le seul point dont on doive s'inquiéter. La Saskatchewan, le Manitoba, la Colombie-Anglaise, l'Alberta ou toutes autres provinces en dehors des Provinces maritimes pourraient être mécontentes si l'on devait changer la base de la représentation. Cette base ne sera pas changée et conséquemment ces provinces auront le même nombre de représentants, que nous en ayions nous-mêmes plus, ou que nous en ayions moins; la proposition ne les touche en aucune manière, leur population sera divisée par 65 vu que la représentation de la province de Québec restera fixée à ce chiffre. Conséquemment, les autres provinces recevront un nombre de représentants égal à celui de leur population en proportion de celle de la province de Québec, et elles n'ont pas à s'inquiéter du nombre que nous aurons qu'on ne leur enlève pas un seul représentant.

Si le nombre des représentants dans la Chambre des communes était fixe, je conprends que ces provinces pourraient avoir raison de se plaindre. Elles pourraient dire: il n'y a place dans la Chambre que pour 181 députés, chiffre qui a été établi au commencement, et conséquemment si la Nouvelle-Ecosse doit avoir toujours 15 ou 18 députés, il n'y aura pas de place pour nous, et il ne serait que juste qu'on en mette à la porte afin de donner des sièges à nos représentants. Mais tel n'est pas le cas. Conséquemment cet argument ne résiste pas parce que le nombre de membres qui pourront composer cette Chambre n'est pas limité. On a raison de dire cependant que cette Chambre ne doit pas être moins nombreuse que le chiffre fixé à l'époque de la Confédération. Conséquemment, vu que le pivot reste le même, et comme il nous faut trouver l'espace suffisant pour loger les députés dans cette Chambre à mesure que le nombre augmentera, on construira une autre Chambre si c'est nécessaire—personne ne doit craindre que son groupe ou sa province soient privés de leur représentation, parce que nous resterons au même chiffre que nous avions à la Confédération, ou que la Chambre ne fut pas assez grande pour les loger.

Conséquemment à moins qu'on ne soulève la question d'indemnité ou d'une plus grande dépense résultant d'un plus grand nombre de députés, je ne puis comprendre en quoi le droit d'une province soit lésé si le nombre des représentants en dehors des provinces qui sont comprises dans cet amendement augmente ou diminue. Pour cette raison, je ne puis comprendre les objections faites par les honorables députés d'Assiniboïa (M. Turriff), et de Saskatoon (M. McCraney). Je crois qu'il est juste de dire que les hommes politiques des Provinces maritimes qui ont été au nombre des pères de la Confédération s'attendaient que ces provinces conserveraient au moins la même représentation qu'on leur a don

née à l'époque de leur entrée dans l'union Dans ma province de la Nouvelle-Ecosse, nous comprenons facilement pourquoi nous avions dix-neuf représentants.

A cette époque nous avions un représentant pour chaque comté, et nous ne pouvions pas supposer qu'on en aurait jamais moins. La ville et le comté d'Halifax ont 22 députés. Conséquemment nos représentants de la Nouvelle-Ecosse convinrent qu'ils auraient le même nombre de députés dans les Communes que nous avions à cette époque. La division des circonscriptions dans la province a eu beaucoup à faire en cela. Si nous avions eu 12 comtés, je suppose que nous aurions demandé à avoir 12 députés, et il n'a jamais été compris qu'aucun de nos comtés serait privé de son représentant. Lorsque deux comtés sont unis en une seule circonscription électorale dans la Nouvelle-Ecosse, on considère que l'un ou les deux perdent jusqu'à un certain point leur représentation. Si un ancien député d'un comté obtient le siège des deux comtés unis, l'un des deux comtés se considère plus ou moins privé de son représentant. Prenons comme exemple le comté de Colborne ou le comté de Victoria, que je représente, et aussi le comté de Pictou, qui avait, je crois, deux députés au commencement. Le comté de Victoria ressent vivement d'avoir été privé de son représentant. S'il est possible, sans léser les droits d'aucune autre partie du Canada, de remplir les intentions des pères de la Confédération, je crois que cela serait beaucoup mieux pour la conservation de la paix et de l'harmonie.

Je dirai à mes honorables amis qui s'opposent à la proposition que nous faisons aujourd'hui: Pourquoi siégez-vous plus longtemps dans cette Chambre sous les conditions de l'acte relatif à la Colombie-Anglaise. Je n'ai entendu personne trouver faute à la convention concernant cette province, et cependant, nous ne demandons rien de plus; nous demandons simplement que l'on applique aux Provinces maritimes les mêmes conditions que la loi applique à la Colombie-Anglaise, dont la représentation ne peut jamais être moindre que le chiffre qu'elle avait, lorsqu'elle est entrée dans l'Union. Mes honorables amis de l'Ouest approuvent entièrement les conditions concernant la Colombie-Anglaise. Ils ne les considèrent ni inconstitutionnelles, ni préjudiciables à leurs intérêts, et si les habitants de l'Ouest ne voient pas d'injustice dans cet état de choses, comment peuvent-ils dire que des conditions semblables relativement à ce que nous considérons être nos droits dans les Provinces maritimes puissent en aucune manière léser les droits qu'ils croient posséder eux-mêmes en vertu de la constitution.

Nous ne voudrions aucunement soulever des dissensions dans le pays, mais je pense qu'il est de notre devoir envers nos commettants de soumettre la cause à la Chambre, le tribunal le plus élevé et le dernier ressort auquel nous Canadiens, puissions nous adresser, et de prier les personnes en autorité, dans leur sagesse, de régler la question au mieux des intérêts du pays.

M. A. L. FRASER (King) (I. P.-E.): Monsieur l'Orateur, l'historique de toute cette question a été si bien exposé à la Chambre par les représentants des Provinces maritimes qui ont pris la parole avant moi, que tout ce que je pourrais dire ne serait qu'une répétition, et comme je ne crois pas à l'utilité de réitérer des arguments déjà énoncés en termes persuasifs, je serai très bref. Cette question est intimement liée aux intérêts des Provinces maritimes, et tout particulièrement à ceux de ma province, l'île du Prince-Edouard. L'auteur de cet amendement (M. Warburton) depuis très longtemps prend une part active à la vie politique de notre province, et tout esprit impartial doit accorder beaucoup de poids à une déclaration émanant de lui sur le sujet de nos affaires provinciales. Que tout esprit non circonvenu se pose cette question: les pères de la Confédération auraient-ils adhéré au pacte fédéral s'ils avaient prévu ce qui allait arriver, et la réponse ne pourra qu'être non. Compulsez la correspondance, lisez les déclarations des hommes politiques de l'époque, prenez connaissance des commentaires des journaux, et vous constaterez que de tout cela il ressort très nettement que, si les représentants des Provinces maritimes avaient su lors de la conférence qu'un jour la représentation de ces provinces serait réduite, jamais la confédération n'aurait été établie. L'attitude prise par les députés d'Assiniboine (M. Turriff) et de Saskatoon (M. McCraney) à l'égard de cette question est de nature à me surprendre. Les représentants de l'Ouest doivent avoir en partage un certain esprit de justice, et je sais que s'ils étudient la question, il leur faudra conclure que leurs provinces ne sauraient souffrir de la concession que nous demandons d'elles à juste titre. Tout ce que nous demandons, c'est que l'entente conclue lors de l'établissement de la Confédération soit effectivement mise en pratique suivant son esprit. L'honorable représentant d'Assiniboine a affirmé que la représentation de la province d'Ontario avait été réduite depuis la Confédération; mais en cela, je pense qu'il se trompe, et que seules les Provinces maritimes se trouvent dans cette malheureuse situation. Nous faisons appel à l'esprit de "fair play" anglais des membres de la députation, et nous les adjurons de ne pas permettre que les Provinces maritimes soient l'objet d'une telle injustice; nous les prions de nous aider à obtenir justice. Je le déclare au ministère, cette question ne sera close que lorsqu'elle aura été convenablement réglée;

nous ne permettrons pas qu'elle soit mise au rancart, et plus on différera de rendre justice, plus l'agitation sera grande à son sujet.

Il est possible,—j'espère que le jour n'arrivera jamais,—mais il peut se faire qu'un jour ce soit là une question brûlante entre l'Est et l'Ouest. Nous ne voulons pas nuire aux intérêts de l'Ouest; nous avons aidé à développer l'Ouest, nous avons épuisé nos économies à procurer ce résultat. Nous, de l'Est, avons ouvert l'Ouest à la colonisation et assuré à ses habitants les grands avantages dont ils jouissent aujourd'hui; faut-il s'attendre maintenant à ce que ces provinces de l'Ouest cherchent à punir les provinces de l'Est qui leur ont donné l'existence? L'honorable M. Pugsley, alors qu'il faisait partie du gouvernement du Nouveau-Brunswick, a pris une attitude très ferme sur cette question; mais je regrette de voir que dans une certaine mesure il a renoncé à cette attitude. Il ne se trouve pas dans cette Chambre deux hommes mieux au courant de cette question que le ministre des Travaux publics et le ministre de la Justice; car alors que celui-là était procureur général du Nouveau-Brunswick, il plaida la cause de sa province, et quant au ministre de la Justice, ses services ont été retenus par la législature de l'île du Prince-Edouard, lorsqu'il s'est agi de plaider sa cause devant le conseil privé d'Angleterre. Celui-ci malheureusement décida contre nous; et maintenant nous en appelons au Parlement, en vue d'obtenir le traitement équitable que nous méritons. Le ministre des Travaux publics traitant de cette question, et remarquez-le bien, à la suite de la décision adverse rendue par le comité judiciaire du conseil privé, s'exprima en ces termes:

Au cours des plaidoiries devant le conseil privé, un des lords composant le tribunal reconnut que si Terre-Neuve demandait à être admise dans l'Union, elle serait à même de poser ses conditions et de fixer le nombre de ses représentants. Or, nos droits à cet égard nous ont-ils été enlevés? Du fait des lois votées au parlement fédéral? La seule raison qu'on puisse invoquer c'est que la chose s'est faite par le moyen de décrets du conseil impérial ou de lois du parlement impérial à la prière du gouvernement canadien. Lors de l'adhésion de la Colombie-Anglaise au pacte fédéral, il fut stipulé que sa représentation serait augmentée en conformité des dispositions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, et que ces dispositions auraient leur effet comme si elle avait été une des provinces première de la Confédération. On a fait la même chose en ce qui regarde le Manitoba; et qu'en résulte-t-il? C'est qu'il faut interpréter l'Acte de l'Amérique britannique du Nord comme si ces provinces avaient fait partie de l'Union en 1867. S'il en est ainsi, le pacte fédéral se trouve avoir été violé par ces textes de loi et ces décrets du conseil, sans que nous ayons été consultés. Certes, les autorités d'Ottawa devraient voir à porter remède à cet abus.

M. FRASER.

Or, monsieur l'Orateur, une des personnes en autorité à Ottawa aujourd'hui, c'est l'honorable M. Pugsley, qui déclarait alors que les gouvernants d'Ottawa étaient tenus de corriger cet abus; et à ce sujet encore voici en quels termes s'exprimait l'honorable ministre :

Aussi, quand nous soulevons la question de la représentation, ce n'est pas que nous soyons opposés à Québec, c'est parce que nous voulons assurer le maintien de nos droits, et dans une certaine mesure le maintien de l'influence politique de l'Est.

Il dit encore:

Il ne me paraît pas, à l'examen des mesures législatives qui ont été votés jusqu'ici et qui portent si sérieusement atteinte à nos intérêts, et étant donné ce qui se fait actuellement sous forme de législation pour les territoires du Nord-Ouest, que le Gouvernement fasse encore son devoir en priant la législature d'exprimer ses vues et de s'appliquer à corriger ce grand abus.

Tels sont les sentiments qu'exprimait, en l'année 1905, l'honorable ministre des Travaux publics dans la chambre législative de sa propre province du Nouveau-Brunswick. Aujourd'hui qu'il est une des personnes en autorité à Ottawa, je compte, nous comptons tous, je pense, qu'il va persister dans ces opinions. Je terminerai en priant les membres de la Chambre, s'ils ne sont pas disposés pour le moment à voter en faveur de ce projet de résolution, de mettre la question à l'étude, et ils constateront que le projet de résolution ne renferme rien qui puisse nuire à aucune autre province canadienne.

M. CLARENCE JAMESON (Digby): Monsieur l'Orateur, il n'arrive pas très souvent peut-être qu'un débat se déroule en cette Chambre durant un aussi grand nombre d'heures sans plus de discordance, et je suis heureux de constater qu'il s'est trouvé seulement deux représentants de l'Ouest pour combattre le projet de résolution et l'amendement soumis à la Chambre. Il est à l'honneur du groupe des représentants des Provinces maritimes que leur amabilité et leur bonhomie les mettent à même de saisir la Chambre d'une proposition de cette nature sans jusqu'ici avoir provoqué l'ire de plusieurs de leurs collègues. Quant à la proposition de l'honorable ministre des Travaux publics de renvoyer la question à une conférence provinciale, on me permettra de dire qu'à mon avis cette question est trop complexe et d'un intérêt trop direct pour les Provinces maritimes, pour en remettre la décision à une conférence de cette nature. Il me semble en outre qu'une telle mesure entraînerait beaucoup de retards. Il s'écoulerait quelque temps avant que la conférence pût être convoquée, et l'année prochaine un nouveau recensement sera pris, un nouveau remaniement aura lieu. Aussi, sans vouloir affirmer que le

ministre n'est pas parfaitement sincère en faisant pareille proposition, je dirai qu'à mon avis ce serait simplement différer indéfiniment le règlement de la question; et il est assez probable que si pareille conférence aboutissait, sa décision nous serait défavorable, serait autre que celle de la députation aux Communes, qui me paraît être le tribunal tout désigné dans la circonstance.

Les raisons que nous membres des Provinces maritimes invoquons à l'appui de notre cause ne sont pas d'ordre légal, ce sont des raisons d'équité, et à l'appui de ce projet de résolution, nous avançons, entre autres arguments, les suivants: le parlement fédéral devrait réparer le tort dont il est l'auteur. Il n'est pas douteux que la suppression de la réservation inscrite dans la loi de l'Amérique britannique du Nord par les pères de la Confédération a tendu à déterminer l'état de choses dont on se plaint aujourd'hui en ce qui regarde les Provinces maritimes. En outre, les frontières de la province de Québec ont été reculées, c'est-à-dire qu'on a entièrement modifié la manière d'être de la province pivot, et l'effet dans le cours des années sera d'accentuer la disparité qui se manifeste déjà dans la représentation d'une province à l'autre. Puis, aux termes de l'amendement au projet de résolution, toutes les provinces doivent être mises sur le même pied; aucune n'est favorisée au détriment des autres. Chacune des provinces du Dominion sera exactement dans la même situation que la Colombie-Anglaise l'a été depuis qu'elle fait partie de la Confédération avec un minimum de représentation impossible à réduire. On a objecté à maintes reprises, et encore aujourd'hui, que la loi de l'Amérique britannique du Nord ne devrait pas être modifiée; or, cette objection ne me paraît pas tenir debout, car cette loi a déjà été modifiée, et modifiée plusieurs fois, et aucune objection sérieuse n'a été soulevée à l'encontre de l'adoption de ces amendements lorsqu'ils furent soumis à la Chambre. En outre, il me paraît bien que les Provinces maritimes ont droit de réclamer un traitement juste et généreux de la part du Parlement fédéral. L'honorable député préopinant (M. Fraser) y a fait brièvement allusion, et je me propose d'y revenir brièvement, de mon côté, dans le cours des quelques observations que je désire faire à la Chambre.

Le droit à une représentation suffisante dans les conseils de la nation est cher au cœur de tout citoyen à l'âme bien née. L'histoire nous enseigne qu'aucun corps législatif ne saurait se mettre en contravention à cette règle sans s'exposer à tomber dans l'estime publique. J'espère qu'aucun gouvernement au Canada ne prendra sur lui de dénier ce droit à un groupe de la population; et je déclare que si le Gouvernement actuel se mettait en tête de faire adopter ce projet de résolution, il serait adopté. Cela ne fait de doute pour personne. Aucun honorable député ne prétendra que si le Gouvernement se déclarait favorable à ce projet de résolution, il pourrait être rejeté par la Chambre. Je suis persuadé que l'honorable représentant d'Assiniboine (M. Turriff) qui a menacé de résigner son mandat si le projet de résolution était adopté ne voulait pas être pris au sérieux quand il a fait cette résolution.

Même à cette distance, je crois que j'ai surpris son clin d'œil. Il sait, comme tout autre membre de la Chambre, qu'il existe un moyen simple et naturel, grâce auquel un grande nombre de mes collègues abandonnerait en temps voulu la Chambre et suivant toute probabilité, l'honorable député se trouvera de cette manière, dans le cours ordinaire des choses, hors de la Chambre. Mais je ne crois pas que l'honorable député parlait sérieusement, il voulait plutôt nous faire comprendre qu'il traitait la question à la façon de Pickwick.

A l'époque de la Confédération de 1867, il y avait à l'origine quatre provinces dans l'Union: le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, Québec et Ontario. La représentation de trois des provinces fut fixée alors d'une façon temporaire et la représentation de la province de Québec fut fixée à perpétuité au chiffre de 65. En 1869, le Canada fit l'acquisition de la Terre de Rupert, du territoire de la baie d'Hudson et des territoires du Nord-Ouest, en payant la somme de £300,000 pour l'achat de cette propriété. Aujourd'hui, cette somme, qui forme un million et demi de notre monnaie courante, peut ne pas sembler très forte; mais alors, c'était un montant considérable et il me semble que les Provinces maritimes comme les autres provinces à l'origine de la Confédération, étant des associées, avaient droit et ont également droit à ce qu'on peut appeler les bénéfices de l'association.

On a montré très clairement à la Chambre aujourd'hui, que les limites des différentes provinces ont été agrandies de temps en temps.

En 1898, la province de Québec a ajouté à ses territoires une étendue à peu près égale à celle qu'elle avait originairement. Je voudrais demander au très honorable premier ministre si, à l'époque où cette loi fut adoptée par la Chambre, les différentes autres provinces intéressées à l'origine de la Confédération ont reçu un avis? Le très honorable premier ministre ne dit pas si cela a eu lieu ou non, mais je crois que si elles n'ont pas été notifiées et si on ne leur a pas donné la possibilité de protester, on aurait dû la leur accorder.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne savais pas que mon honorable ami désirait une réponse immédiate et je n'ai aucune objection à faire connaître ma pensée sur ce point. Je n'admets pas du tout, qu'au moment où les limites entre Ontario et Québec et entre Québec et le reste du Canada ont été fixées, on l'a fait en vue d'augmenter l'étendue territoriale de la province de Québec. Cela fut fait pour régler un différend relativement à l'emplacement de la limite entre Québec et le reste du Canada.

M. JAMESON: Je ne suis pas à même de contredire le très honorable premier ministre et je ne voudrais pas me le permettre, mais d'après les résultats du recensement de 1871, la superficie de la province de Québec était évaluée à environ 193,000 milles carrés et la superficie de Québec est aujourd'hui de 351,000 milles carrés.

Sir WILFRID LAURIER: Ce sont là des suppositions. Jamais on ne les a vérifiées.

M. JAMESON: D'après les cartes officielles de la période qui a immédiatement suivi la Confédération, nous constatons que la province de Québec était bien différemment limitée de ce qu'elle est aujourd'hui. De plus, permettez-moi de lire, dans le hansard du 30 mars 1905, un discours qui a été prononcé par l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) et dans lequel il s'exprime ainsi, précisément sur cette même question:

S'il existait le moindre doute au sujet de mon assertion, je déposerais sur le bureau de la Chambre quelques extraits d'un décret du conseil du gouvernement de Québec, en date du 24 avril 1889, arrêté qui a servi de base à la loi subséquemment rédigée. On trouve annexé à ce décret du conseil, un rapport de M. E. H. Taché, sous-commissaire des terres fédérales qui, après avoir traité le sujet de l'annexion à la province de Québec de cette partie de la côte du Labrador qui est sous la domination de Terre-Neuve, ajoute ce qui suit:

La réclamation de ce territoire entraînerait de graves complications diplomatiques auxquelles le gouvernement fédéral ne donnera certainement pas naissance, mais il me semble qu'on pourrait effectuer un compromis qui serait acceptable pour tous les intéressés. Les réclamations que l'on faisait entendre sous l'ancien régime français, étant ainsi modifiées, elles embrasseraient encore une vaste étendue de territoire équivalent en superficie et en richesse à la contrée revendiquée par l'Ontario. La réclamation pourrait être conçue dans les termes suivants....

Ensuite, M. Taché décrit minutieusement la frontière telle qu'elle a été fixée, en définitive, par la loi que le Parlement a adoptée et il ajoute:

La description de ces limites s'applique à une superficie de 116,550 milles carrés. A mon avis, ce serait faire preuve de trop de cupidité que de vouloir reculer la frontière jusqu'au détroit d'Hudson.

M. JAMESON.

C'est sur cela que j'appuie mon raisonnement. En 1908, la Chambre a adopté une résolution pour ajouter à la province de Québec, une partie au moins du territoire connu sous le nom d'Ungava et en même temps, pour ajouter à l'Ontario et au Manitoba la partie méridionale du très vaste territoire de Keewatin. Je cite ces faits simplement pour montrer que la province de Québec a vu son territoire considérablement agrandi et que si ce territoire venait à se peupler, l'unité de représentation serait changée et d'une façon très préjudiciable pour les Provinces maritimes. Bien qu'aujourd'hui la terre paraisse suivant toute probabilité stérile et inhabitable, personne ne peut dire que dans son étendue glacée, elle ne renferme pas des minéraux très riches. Nous avons même d'assez bons renseignements qui nous permettent de croire qu'il y existe en abondance des dépôts d'or et d'argent et même de fer et de charbon.

Un professeur américain, un enthousiaste sans doute, n'a pas craint d'affirmer qu'il s'y trouve probablement des diamants. On sait ce qui résulterait de pareille découverte. La découverte serait suivie de développement, ce qui veut dire accroissement de population, de sorte qu'il n'y a rien d'improbable dans la perspective qu'un agrandissement de territoire aboutirait à une modification de l'unité de représentation. Aujourd'hui on caresse l'espoir de voir se construire le chemin de fer de la baie d'Hudson, rêve dont la réalisation aurait été jugée impossible, il y a vingt-cinq ou trente ans. Ce n'est donc pas un argument que d'avancer qu'il n'est guère probable que ce territoire se peuple jamais, ou qu'il ne puisse pas figurer dans la représentation suffisamment pour apporter la moindre modification à l'unité. Je dois ajouter ici que les Provinces maritimes ont bien quelque titre à faire valoir à ce vaste territoire, acheté de la compagnie de la baie d'Hudson en 1869, moyennant la somme de $1,500,000 et que dans toute autre aliénation de ce territoire, il faut tenir compte des droits des Provinces maritimes, à titre d'associées jusqu'à concurrence de leur intérêt primitif dans l'association. Les Provinces maritimes étant entourées par la mer, leurs frontières naturelles, sont fixes et bien délimitées et elles ne sauraient développer leur population par un agrandissement de territoire. Elles ne sauraient donc croître aussi rapidement que les autres provinces.

Le député de King (M. Fraser) nous a dit comment l'Ouest s'est développé aux dépens de l'Est. Sans doute, l'Ouest doit son développement aux provinces de l'Est. On le sait, la colonisation des territoires, la construction du chemin de fer canadien du Pacifique et le vaste afflux d'immigration, ce sont là des questions qu'on était loin de prévoir pleinement, à la création de la Con-

fédération et qui n'entrèrent nullement en ligne de compte, lorsqu'on élabora le texte de notre loi constitutionnelle de 1867. Toutefois, en dépit de ce fait, une disposition comportant une dérogation fut inscrite dans la loi constitutionnelle, et ce ne fut que dans la loi organique de 1886 que cette disposition fut éliminée ou que son effet fut détruit.

Le fait qu'on accorda à la Colombie-Anglaise un minimum de représentation, semble, à mes yeux, un argument qui milite en faveur d'un traitement similaire à l'endroit des Provinces maritimes. L'argument formulé par ceux qui prétendent que, dans ce but il faudrait transférer l'unité de représentation de Québec aux Provinces maritimes me semble inadmissible, et c'est le seul argument qui puisse être allégué à l'encontre de la fort légitime proposition formulée par l'honorable député qui a présenté l'amendement à la résolution.

A mes yeux, un autre argument milite en faveur du légitime traitement que les Provinces maritimes ont droit de réclamer ici. A une époque où l'édifice politique de l'ancien Canada chancelait sur ses fondations, alors que les hommes d'Etat de l'époque étaient dans l'impuissance d'asseoir sur une base commune un gouvernement durable, au moment, dis-je, où le sort du pays semblait trembler dans la balance, ils tournèrent leurs regards vers l'Atlantique où ils aperçurent les provinces du littoral, avec leurs populations heureuses, prospères et progressistes, sous la conduite d'hommes d'Etat éclairés, énergiques et d'une haute prévoyance.

On fit appel aux Provinces maritimes, afin de rétablir l'équilibre des vieilles provinces du Canada. La Confédération devint un fait accompli; un Gouverneemnt ferme et stable fut établi. On peut affirmer que les Provinces maritimes sauvèrent la situation. Ce Canada ainsi agrandi inspira aux hommes d'état de ce jour un nouveau courage et donna à ce Dominion les ressources et le crédit voulu sur les marchés monétaires d'Angleterre, afin de se lancer dans les grandes entreprises nationales datant de cette époque et qui se poursuivent et marchent encore à pas de géants. Ni les populations de l'ancien Canada, ni celles du nouvel Ouest, à mon avis, ne sauraient refuser aux Provinces maritimes qui, au prix de sacrifices incontestables, ont rendu possible cet état de choses, la part de reconnaissance à laquelle, au jugement des auteurs de la Confédération elles avaient droit de la part de cette Chambre. Pour les diverses raisons alléguées aujourd'hui, j'espère donc que l'amendement proposé sera adopté et que la question ne sera pas ajournée, comme on l'a donné à entendre.

M. T. S. SPROULE (Grey-est): Sans doute, les esprits tant soit peu généreux envisageront cette question, au point de vue de l'équité, plutôt qu'à celui du droit. On en conviendra, depuis que le traité primitif est intervenu entre les quatre provinces, il a surgi des éléments nouveaux qui modifient les relations actuelles et les rendent bien différentes de ce qu'elles auraient été si on eût strictement adhéré au pacte primitif; cependant, s'il est permis à un profane d'exprimer son avis en matière de droit touchant cette question de représentation, je dirais que la situation ne leur assure nullement de droit consacré par la loi. Réflexion faite, il m'a semblé que les quatre provinces primitives peuvent bien prétendre que, dans notre représentation ici, nous adhérerons au droit que nous assure la constitution, celui d'avoir notre représentation établie par le recensement de ces quatre provinces à l'exclusion de toutes les autres provinces et suivant l'unité de représentation que l'on obtint en divisant la population de Québec sur le pied de 65 membres. A mon avis, l'île du Prince-Edouard ne saurait revendiquer le même droit, car cette province ne fut admise que plus tard, et la loi constitutionnelle décrète que toute province, admise plus tard au sein de la Confédération, y entrerait aux conditions énoncées dans l'adresse présentée et dans la convention intervenue avec sa législature. L'île du Prince-Edouard en vint à une entente, et c'est cette entente qui fut inscrite dans l'adresse. En d'autres termes, l'île du Prince-Edouard posa ses conditions, conformément au jugement de sa législature et elle fut admise dans la Confédération, sous l'autorité de la loi adoptée en conséquence de ces conditions. Or, une de ces conditions était l'unité de représentation.

On a rappelé ici, ce soir, que lorsque le Manitoba, les territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Anglaise entrèrent dans la Confédération, la proportion se trouva détruite. Cette prétention me paraît juste et raisonnable. J'ai bien remarqué les chiffres cités par l'honorable député d'York (N.-B.) (M. Crocket) quand il a dit que si, au dernier recensement décennal, on avait basé la représentation sur la population des quatre provinces les plus anciennes de la Confédération, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick seraient parfaitement satisfaits. Je crois que leur prétention est fondée, indépendamment du principe qui a servi de base à la représentation des autres provinces, et que ce ne serait pas commettre d'injustice à l'égard de ces dernières que d'accorder ce droit aux Provinces maritimes, car il est prévu dans leur contrat, et elles ont droit de tenir à l'accomplissement des conditions de ce contrat.

Il est une autre raison pour laquelle la puissance de ces provinces s'est relativement affaiblie dans cette Chambre. Il a été prévu que le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta auraient un recensement

quinquennal et que leur représentation serait remaniée selon l'augmentation de leur population. Or, l'Acte de l'Amérique britannique du Nord dit que ce remaniement aura lieu tous les dix ans. Voilà qui contribue encore à déplacer l'équilibre au détriment du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Pour toutes ces raisons, il me semble que le Gouvernement ne ferait pas mal d'accorder à ces petites provinces une représentation proportionnellement plus nombreuse que celle des grandes provinces. Tel est le principe qui prévaut dans toutes les assemblées délibérantes. Ainsi, dans la province d'Ontario, il est établi qu'un township ayant une population de mille âmes envoie un maire au conseil de comté, plus un maire-adjoint s'il y a plus de mille âmes, et deux maires-adjoints si la population est encore plus considérable; mais les townships de moindre importance ont une représentation proportionnellement plus nombreuse que les autres. Aux Etats-Unis on suit le même principe à l'égard des plus petits états de l'Union, et dans les législatures et dans l'élection du président on leur accorde comparativement plus de pouvoir que n'en ont les états plus populeux. Cela paraît être en harmonie avec l'idée qu'il faut aider au plus faible. Je ne veux pas dire que les Provinces maritimes ne comptent que sur le nombre de leurs représentants ni que leur influence au parlement dépend seulement des députés qu'elles y envoient, car, comme l'a fait voir un honorable député, nombre d'habitants des Provinces maritimes sont allés au Manitoba, dans la Saskatchewan et l'Alberta et y ont aidé à développer le pays; quelques-uns ont si bien réussi là-bas que les habitants des territoires où ils s'étaient établis les ont renvoyés dans l'Est comme députés au parlement.

Je n'ai aucun doute que, venus ici pour prendre part aux délibérations de la Chambre, ils n'oublient pas la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick ou l'île du Prince-Edouard où ils sont nés, et qu'à leur influence comme députés de l'Ouest ils sauront ajouter celle qu'ils peuvent avoir comme originaire des Provinces maritimes; et, pour ne pas s'exercer d'une façon peu bruyante, cette influence ne sera pas moins efficace.

Ils peuvent aussi exercer au Sénat, pour cette même raison, une peu plus d'influence que leurs collègues.

Venons-en à la province d'Ontario. Il a été sagement prévu que la province de Québec serait divisée en différents districts représentés chacun par un sénateur. Mais on n'a pas fait la même chose pour la province d'Ontario, et voilà pourquoi des districts ruraux d'une étendue considérable ne sont pas représentés par un sénateur. Le plus grand nombre des sénateurs demeurent dans les villes. Ils représentent la province, ils sont intéressés dans les différentes parties de la province, mais ils le sont encore plus dans les villes où sont leurs biens, et contrairement à ce qui arrive dans la province de Québec, les intérêts des districts ruraux ne sont pas aussi bien représentés que ceux des villes. Cette remarque s'applique aux Provinces maritimes, dont une partie de la population a émigré au Nord-Ouest et s'en vient ensuite ici représenter des districts de l'Ouest. L'agrandissement de la province de Québec a aussi contribué à rompre l'équilibre; du moins je pense que l'on peut considérer ce fait comme une des causes de la situation actuelle. D'après le premier ministre, c'est seulement en 1878 que l'on a déterminé les frontières.

Il est vrai qu'on a adopté une loi à ce sujet, mais les frontières n'ont jamais été déterminées comme elles auraient dû l'être par un tribunal institué à cette fin. On a établi une ligne de division entre le Canada et les Etats-Unis, non pas au moyen d'un arbitrage, mais par l'entremise d'agents désignés pour déterminer où devrait passer la ligne de division. Je ne me souviens pas que nous ayons jamais institué de commission d'experts pour déterminer exactement la ligne de division entre la province de Québec; mais nous l'avons déterminée par un acte du Parlement, et par cet acte, nous avons beaucoup agrandi la province de Québec.

Il était admis que nous agrandissions la province de Québec, et quand il fut question plus tard d'agrandir la province du Manitoba, on donna comme prétexte que la province de Québec avait été agrandie et qu'on refusait d'en faire autant pour le Manitoba. Nous n'avons pas fait décider par un tribunal les limites précises entre Ontario et Québec, mais par une loi fédérale nous avons fixé une frontière arbitraire. Pour le moment, je dirai très peu de chose de la résolution elle-même, si ce n'est que ce qu'elle demande me paraît juste. J'ai toujours considéré cette réclamation comme équitable et pour ma part, si j'interprète bien le sentiment populaire, je crois que les grandes provinces ne refuseraient pas de donner aux plus petites provinces, la garantie que leur représentation ne sera jamais inférieure à ce qu'elle était à leur entrée dans la Confédération.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je considère que la journée a été bien employée en discutant une question dont l'importance ne fait que grandir aux yeux d'une certaine partie de la population. C'est par excellence une question des Provinces maritimes et qui intéresse la population de ces provinces. La résolution a trait exclusivement aux Provinces maritimes. Elle est ainsi conçue:

Que cette Chambre est d'avis que les Provinces maritimes du Canada devraient con-

server la représentation qu'elles ont actuellement.

Que, lors de la nouvelle distribution des collèges électoraux qui devra se faire à la suite du prochain recensement décennal, le nombre des députés à élire pour lesdites provinces ne devrait être diminué pour aucune raison.

Cette résolution a été inspirée par le fait qu'à la suite des deux derniers recensements la représentation des Provinces maritime a été abaissé. L'île du Prince-Edouard a perdu un représentant, la Nouvelle-Ecosse quatre et le Nouveau-Brunswick trois ou quatre.

Si on était tenu à cette résolution, je crois qu'elle aurait reçu un meilleur accueil que celui qui est réservé à l'amendement. Cet amendement qu'on propose de substituer à la motion principale est ainsi conçu:

Chaque province de la Puissance du Canada devrait avoir, comme minimum de représentation dans la Chambre des communes, le nombre de représentants qu'elle avait lors de son entrée dans la Confédération. Que dans la redistribution des collèges électoraux, qui sera faite après le prochain recensement décennal et après chaque recensement décennal subséquent, la représentation de chaque province ne devra pas être moindre que ce minimum.

Je n'ai jamais eu connaissance d'un mouvement en faveur d'une modification de la constitution, si ce n'est de la part des Provinces maritimes. Je ne vois pas pourquoi le changement proposé s'appliquerait à Ontario ou à Québec ou à toute autre province; mais je comprends pourquoi on demande ce changement pour les Provinces maritimes. Par conséquent, à mon point de vue, la question ne peut être envisagée que dans le sens indiqué par l'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley) et après lui, par l'honorable député de Grey (M. Sproule) c'est-à-dire que les Provinces maritimes, vu la position particulière qu'elles occupent, méritent d'obtenir un traitement libéral de la part des autres provinces.

Je prie la Chambre de se rappeler que la Confédération fut au début un pacte entre les provinces et doit rester tel. Les quatre premières qui décidèrent de se fédérer s'entendirent sur certaines conditions. J'ai suivi avec intérêt tout le débat, sauf pendant les quelques instants où j'ai été appelé au dehors, et j'ai pesé tous les arguments invoqués par ceux qui ont pris la parole sur la résolution et tous ne m'ont pas paru également convaincants; de même parmi les raisons apportées à l'appui de l'amendement, n'étaient pas toutes de nature à faire prévaloir cet amendement.

Je dois dire que je ne partage pas du tout l'opinion des honorables députés des Provinces maritimes qui prétendent être victimes d'une injustice. Je ne vois pas où se trouve l'injustice. Ils disent qu'à l'entrée des Provinces maritimes dans la Confédération, il fut stipulé que l'unité de représentation serait la représentation de la province de Québec, repartie entre quatre provinces et que cette unité a été changée, parce que cette représentation est maintenant repartie entre neuf provinces, au lieu de quatre. Or, il n'y a pas l'ombre d'un doute que lorsque les quatre provinces d'Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick décidèrent de se former en confédération, il n'entrait dans l'idée de personne que la Confédération du Canada, serait pour toujours, composée uniquement de ces quatre provinces; on s'attendait, au contraire à ce que d'autres provinces entreraient plus tard dans la Confédération. Cela résulte clairement de l'article 146, qui est ainsi conçu:

Il sera loisible à la reine, de l'avis du très honorable conseil privé de Sa Majesté, sur présentation d'adresses de la part des Chambres du parlement du Canada, et des chambres législatives respectives des colonies ou provinces de Terre-Neuve, de l'île du Prince-Edouard et de la Colombie-Anglaise, d'admettre ces colonies ou provinces, ou aucune d'elles dans l'Union.

Ainsi, lorsque les quatre premières provinces convinrent de se fédérer, on projetait d'amener dans la Confédération l'île du Prince-Edouard, Terre-Neuve et la Colombie-Anglaise.

Chacune de ces provinces devait faire partie de la Confédération, mais à quelles conditions? Il fallait d'abord que ces termes-là fussent discutés et réglés entre elles, mais la convention primitive n'en subsistait pas moins. Voici les termes propres de cette disposition:

A tels termes et conditions dans chaque cas que ceux employés et exprimés dans les requêtes en question, selon que la reine juge à propos de les approuver, le tout soumis aux dispositions de cette loi.

Quelle était une de ces dispositions? Elle était très importante car elle avait trait à cette même question de représentation. Comment procéderait-on? Chaque fois qu'une nouvelle province se joignit à la Confédération, il fallait pourvoir à son cas suivant l'unité de représentation de la province de Québec, qui devait servir à quatre, cinq, six, sept, huit ou neuf provinces selon le cas. Stipulation fut faite pour l'admission des trois provinces qui existaient alors, et l'on pourvut également à l'acquisition de la Terre de Rupert et de la région de la baie d'Hudson, dans quel but? Dans celui, réalisé depuis, de former des provinces. Le conseil privé a également déclaré légal—et cela est historique—que ce qui s'appliquait à la Confédération pouvait s'appliquer également aux provinces; que toute nouvelle province qui serait formée devrait jouir des mêmes droits, privilèges et restrictions qui étaient l'apanage des autres provinces.

Une difficulté, cependant, s'est élevée sur ce point-là. On a dit que les Provinces maritimes ne s'étaient pas développées aussi rapidement que les autres provinces. On n'aurait jamais entendu parler de cette proportion que l'on fait aujourd'hui, si les Provinces maritimes s'étaient développées aussi rapidement que les autres, conservant ici le quantum de leur représentation.

Mais la province de Québec s'est développée plus rapidement, c'est aussi le cas de l'Ontario et des autres provinces de l'Ouest, et la conséquence fut qu'alors que toutes les autres provinces voyaient augmenter le chiffre de leur représentation, celle des Provinces maritimes diminuait. Elle demande un remède à cet état de choses. La loi ne peut leur fournir ce remède, si j'en juge d'après les arguments qu'on a invoqués. Le seul moyen qui reste à leur disposition, c'est, ainsi que je viens de le dire, de s'adresser aux autres provinces plus puissantes qu'elles ne le sont elles-mêmes, ayant une représentation plus considérable, pour en obtenir quelque équivalent de ce qu'on a accordé à la Colombie-Anglaise. Les députés des Provinces maritimes doivent se rappeler que la représentation basée sur la population fut l'objet d'un procès qui dura vingt ans entre les provinces de l'Ontario et de Québec. Il n'y eut pas de révolution, mais peu ne s'en fallut. Finalement on s'entendit sur un principe plus juste et plus équitable quant à la représentation; on choisit pour base le chiffre de la population. Quel principe peut être plus juste que celui qui veut que chaque province soit représentée ici suivant le nombre de ses habitants? Il est impossible de trouver ou d'imaginer principe plus équitable que celui-là. Et l'on vient demander aujourd'hui qu'on limite ce principe! Comment? A l'égard des autres provinces. Je doute beaucoup que ces dernières consentent à cette restriction; bien plus, je déclare à mes honorables amis des Provinces maritimes que ce principe est juste et équitable et qu'on ne peut l'attaquer à ce point de vue-là.

Mais il en est autrement si l'on vient me dire: les Provinces maritimes sont bien petites comparées aux autres; elles n'ont pas les mêmes avantages dont jouissent les autres provinces d'accroître leur territoire. Elles sont nécessairement limitées sous ce rapport; on peut augmenter le territoire de la province de Québec, celui de l'Ontario, et celui des autres provinces, parce qu'il y a l'espace voulu pour cela; mais les Provinces maritimes sont resserrées; elles ne peuvent augmenter, et l'on peut dire en toute équité et en toute justice qu'il ne s'agit pas ici d'une question qui intéresse exclusivement les autres provinces, si les réclamations des Provinces maritimes se trouvent limitées à l'état de choses qui existait lors de la Confédération, parce que les autres provinces sont devenues si importantes que, même si l'on accordait aux Provinces maritimes ces quelques privilèges, les autres provinces n'en seraient pas sérieusement affectées et la prépondérance de l'une sur l'autre n'en souffrirait point.

Voilà un aspect de cette question que, pour ma part, je serais prêt à accepter; mais je dois dire aussi qu'il y a beaucoup de force dans l'avancé de mon honorable ami, une force absolue, une force exceptionnelle, à mon avis, quand il prétend qu'il ne serait pas conforme à l'esprit de la Confédération que le Parlement du Canada entreprît de changer ainsi le principe énoncé dans notre constitution, quant à la représentation de chaque province à ce Parlement, à moins qu'on ne consulte les autres provinces. J'estime, par exemple, que le Parlement ne devrait pas adopter une proposition semblable à celle-ci, à moins que toutes les autres provinces n'aient l'occasion d'exprimer leur avis à ce sujet, et voilà pourquoi il est bon, à mon avis, de nous arrêter un peu, d'étudier avant d'aller plus loin.

Je puis répéter que j'ai vu avec joie surgir cette discussion. Je regrette que l'heure soit venue de suspendre la séance, parce que j'aurais aimé entendre se développer ce débat. Je suis peiné de ce que nous n'ayons pas entendu les représentants des autres provinces exprimer leur opinion. Personne de la députation de l'Ontario ou de la province de Québec n'a fait connaître son avis; à l'exception des représentants de deux seules provinces du Canada, personne autre que les députés des Provinces maritimes n'a exprimé son opinion. Voilà pourquoi je propose le renvoi de la discussion à une prochaine séance.

(La motion est adoptée, et la discussion est renvoyée.)

CLOTURE DE LA SEANCE.—TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

Sir WILFRID LAURIER propose de lever la séance.

M. R. L. BORDEN: Je crois comprendre que le ministre des Chemins de fer va faire son exposé demain.

Sir WILFRID LAURIER: Oui, le ministre des Chemins de fer et des Canaux, en vue de l'acceptation d'un nouveau poste par son sous-ministre M. Butler, est désireux de soumettre son budget. Il fera précéder cet état des explications qui sont fournies d'ordinaire relativement au chemin de fer. Il est possible que la discussion à ce sujet dure plus que la journée. Je me proposais de soumettre, mercredi, le bill relatif à la marine de guerre, mais si cet autre débat ne prend pas fin demain, je soumettrai alors le bill de la marine jeudi prochain.

M. R. L. BORDEN: Il n'est rien prescrit apparemment au sujet d'un rapport à faire par le bureau actuel d'administration de l'Intercolonial. Cela provient, j'imagine, de ce que ce bureau ou conseil a été constitué sous le régime des attributions générales d'administration dont le ministre des Chemins de fer et des Canaux est revêtu par la loi relative au chemin de fer intercolonial. Il serait opportun, semble-t-il, qu'un tel rapport fût invariablement soumis au Parlement. Il suffirait au ministre de donner un ordre à cet effet, si réellement il est revêtu de ces attributions aux termes de la loi dont j'ai parlé. Aucun rapport de cette nature nous a été soumis jusqu'à date, et j'espère que le ministre, lorsqu'il fera sa déclaration, nous fournira du moins tous les renseignements qu'on pourrait raisonnablement compter obtenir si ses commissaires étaient tenus, aux termes de la loi, de soumettre un rapport écrit formel au Parlement.

Sir WILFRID LAURIER: Je signalerai le fait à l'attention de mon collègue.

(La proposition est adoptée, et la séance levée à dix heures et quarante-cinq minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 1er février 1900.

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

1re LECTURE

De divers projets de loi:

Le 1er (bill n° 128), présenté par M. Girard, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de l'Est de la baie James.

Le 2e (bill n° 129), déposé par M. Low, constituant en corporation la compagnie du chemin de fer d'Ontario et d'Ottawa.

Le 3e (bill n° 130), déposé par M. Ralph Smith, concernant la compagnie du chemin de fer de l'Est de l'île Vancouver.

DEPOT D'UN BILL RELATIF A LA PURETE DES ALIMENTS.

M. J. A. CURRIE (Simcoe-nord) demande à présenter un projet de loi (n° 131) concernant la pureté des aliments.

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur): Un mot d'explication.

M. J. A. CURRIE: La question des aliments purs est l'objet d'études spéciales dans le monde entier, et ces études portent surtout sur les conditions présidant à la préparation de ces aliments destinés à la consommation humaine. Aux Etats-Unis, en Australasie, même en Grande-Bretagne, bref dans tous les pays civilisés, on légifère dans le but d'assurer la pureté des aliments. Au Canada, il existe toute une législation à cet égard: loi sur la falsification des denrées alimentaires, loi sur l'inspection des viandes et des conserves alimentaires, loi sur l'inspection des substances alimentaires, convergeant toutes plus ou moins vers ce même objectif; mais aux yeux de celui qui a étudié la question, il semblerait que cette législation soit insuffisante. Ce bill, entre autres choses, tend à l'établissement de types d'aliments purs, et dans la rédaction de ce texte, je me suis efforcé de ne pas empiéter sur les prérogatives de l'Etat et d'éliminer toute disposition tendant à grever le public de charges quelconques ou à gêner le commerce. Le ministre du Revenu de l'intérieur, qui a juridiction en pareille matière, fera de ce bill, je l'espère, l'objet d'une étude approfondie. Mon seul regret c'est que ce bill n'ait pas été confié à quelque docte médecin mieux versé que je ne le suis dans la science de l'hygiène.

Ce bill dispose qu'il s'intitulera "Loi relative à la pureté de l'alimentation" et qu'il s'interprétera à la lumière des lois sur les falsifications sur les denrées alimentaires, sur l'inspection et les ventes; puis, à l'instar du parlement de Victoria, notre bill contient la refonte de ces lois relativement à la pureté de l'alimentation et vise à l'uniformité de la législation à cet égard. Sous la rubrique d'"interprétation" vient d'abord la définition des mots "article d'alimentation" et ici "article d'alimentation" est défini "article utilisé par l'homme, soit comme aliment, soit comme boisson". Puis le bill décrète, à l'instar de la loi existante, qu'un fonctionnaire peut pénétrer dans un local et en faire l'examen, et aux termes de ce bill, il faut entendre "fonctionnaire" dans le sens attribué à ce mot par les lois en question. Les dispositions relatives à la saisie et autres sont similaires à celles qui figurent dans la loi sur l'inspection et les ventes ainsi que dans la loi sur les falsifications. Si cette disposition est insérée au bill, c'est qu'il pourrait figurer parmi les types fixés par ce projet de loi certaines choses non prévues par la loi en vigueur.

Une autre disposition porte que les aliments conditionnés pour la vente doivent être revêtus d'une étiquette ou d'une marque faite au patron, donnant le nom de l'article, la quantité, la mesure, le volume, etc., ainsi que le nom et l'adresse du vendeur ou du fabricant. Sur le colis doivent figurer bien en vue, en lettres bien lisibles, les

mots "préparés conformément aux réglements et au type de la loi canadienne sur la pureté de l'alimentation"

L'objectif visé ici est de donner au public la garantie que ces articles sont l'objet de la préparation voulue. Dans d'autres pays, on oblige les fabricants à placer pareille garantie sur les marchandises à l'exportation, de manière à donner au consommateur étranger une certaine garantie de leur bonne qualité. Je désire que le pays soit doté de la même loi, de sorte que toutes les denrées alimentaires ou autres articles d'alimentation que nous vendons à l'étranger soient revêtus de marques nationales de garantie, en conformité de la loi canadienne, à l'instar du régime établi législativement aux Etats-Unis et en Australie.

Vient ensuite le mode à suivre pour le prélèvement des échantillons dans les colis. Une autre disposition concernant les témoins porte que nul témoin ne saurait être obligé de révéler la source de ses renseignements. Une autre disposition statue sur le lieu et le mode d'achat d'échantillons par un fonctionnaire.

Un autre article du bill porte que les poursuites doivent être exercées dans les quarante deux jours suivant la dénonciation et il s'agit ici de fixer un certain délai à l'exercice des poursuites. En outre, quand un individu reçoit une assignation sous l'empire de cette loi, le procès-verbal d'exécution du mandat ne s'effectue qu'au bout de quatorze jours. La disposition suivante est peut-être une des plus importantes et définit ce qu'il faut entendre par falsification:

Pour les fins de la loi sur la pureté de l'alimentation, un article d'alimentation ou substance ou mélange ou autre article sera réputé adultéré ou objet d'une désignation mensongère.

a) Lorsqu'il contient une substance ou est mélangé ou dilué avec cette substance en quantité quelconque, de manière au préjudice de l'acheteur ou du consommateur, ou dans une proportion qui atténue à un degré quelconque sa valeur nutritive ou ses propriétés nutritives comparativement à un article similaire qui se trouve dans son état normal de pureté et n'a subi aucune détérioration.

b) Lorsqu'il contient une substance de valeur commerciale inférieure à celle de l'article similaire qui se trouve dans son état normal de pureté et n'a pas subi de détérioration, ou lorsqu'il est mélangé ou dilué avec cette substance.

c) Lorsqu'il ne se conforme pas, en tout ou en partie, au type prescrit à cet égard par voie de règlement adopté par l'autorité de la présente loi ou

d) Lorsqu'il renferme une substance proscrite à titre d'addition prohibée, ou

e) Lorsqu'il contient quelque substance, objet d'un règlement restrictif, au delà de la quantité ou proportion permise par ce règlement, ou

M. J. A. CURRIE.

f) Lorsqu'il contient de l'alcool méthylique ou que, n'ayant pas acquitté le droit de douane ou d'accise, il contient au delà de deux parties d'esprit de preuve par cent, ou

g) Lorsqu'un article d'alimentation ou autre article ou substance ou composé dans un emballage est désigné au moyen d'une marque estampée, en creux ou en relief, ou imprimée ou écrite, ou étampée ou couverture ou étiquette ou marque étant censés indiquer ou désigner la nature ou la qualité ou la force ou la pureté ou la composition ou l'origine ou l'âge ou la proportion de tout article d'alimentation ou ingrédients ou substances y contenues, déclaration, prétention, étampe, étiquette ou marque qui sont mensongères, inexactes ou artificieuses.

Cet article du bill est presque textuellement emprunté de la loi d'Australie et de celle des Etats-Unis.

Dans l'article suivant il est question de l'addition de certaines drogues nocives aux liqueurs et aux vins et il est décrété qu'ils ne devront contenir aucun ingrédient dangereux, tel que chlorures, sulfites, acide sulfurique et autres substances de ce genre. L'article suivant statue sur la qualité du fer-blanc qui est réputé employé dans l'emballage ou la préparation des colis, et il défend l'emploi d'une quantité dangereuse de plomb dans la couverture ou l'emballage. L'article suivant traite des jouets, du papier de tenture et autres articles similaires et il défend l'emploi de l'arsenic dans les couleurs dont sont revêtus ces jouets. Un autre article traite de l'emploi de mélanges dangereux dans le papier de tenture, les cuirs, etc. Cette disposition législative prohibant l'emploi, entre autres, de l'arsenic et du plomb, figure dans les codes de lois des autres pays, et leur est, en grande partie, empruntée. La maîtresse disposition législative ici statue sur le choix de ceux qui seront chargés d'établir les types ou étalons officiels et c'est là peut-être l'article le plus important de la loi.

En voici le texte:

Le Gouverneur en conseil peut nommer pour les fins de la présente loi une commission dite, du type de la pureté des articles d'alimentation.

a) Cette commission se composera de quinze membres. L'analyste en chef du Canada est un des membres de cette commission à titre de président de la commission.

b) Les autres membres de la commission doivent exercer pour le moment ou avoir exercé la charge de professeur ou être titulaire d'une des chaires suivantes dans une université autorisée du Canada: chimie, biologie, matière médicale, physiologie, agriculture, hygiène, bactériologie, science vétérinaire. Lesdits membres sont choisis parmi les facultés suivantes, un pour chacune des universités que voici: université de la Nouvelle-Ecosse, université de l'île du Prince-Edouard, université du Nouveau-Brunswick, université Laval, université McGill, université de Queens, université de Toronto, université de London, université du Manitoba, université de la Sas-

katchewan, université de l'Alberta, université de la Colombie-Anglaise, et deux médecins membres du bureau d'hygiène provincial.

La commission aura le pouvoir de fixer un échantillon type pour les aliments et les drogues. Aux Etats-Unis, cette commission est composée de trois fonctionnaires du gouvernement qui fixent l'échantillon et établissent les règlements. Il y a eu de grandes difficultés et beaucoup de controverses au sujet de ces échantillons et en vue d'éviter des discussions inutiles dans l'établissement de nos échantillons, j'estime qu'il serait prudent que nous ayons une commission d'experts aussi nombreux que possible et qui serait composée de personnes qui seraient absolument au-dessus de toute critique. La commission que j'ai indiquée dans ce bill serait, je crois, parfaitement à même de fixer ces échantillons pour les articles signalés dans le bill et elle enlèverait toute responsabilité au département ou aux fonctionnaires attachés à ce département. Le public en général aurait toute confiance en cette commission qui aurait fixé les échantillons.

Il existe d'autres articles qui disposent que la commission se réunira deux fois par an et qu'elle pourra être convoquée sur l'avis de l'analyste en chef en vue d'étudier le bien fondé de placer quelque article nouveau dans cette liste des échantillons ou de modifier les règlements en cours.

Telles sont, monsieur l'Orateur, les principales dispositions du bill. J'espère que le ministre du Revenu de l'intérieur les prendra en sérieuse considération et adoptera si possible quelques-unes de ses dispositions pour les faire entrer dans la loi en vigueur aujourd'hui. Actuellement l'échantillon est fixé d'après la loi de fabrication et c'est en réalité l'analyste en chef qui est chargé de fixer les échantillons. La loi est dans les statuts depuis nombre d'années et nous n'avons jamais eu les échantillons prévus par la loi. La tâche de fixer les échantillons qui repose sur une seule personne l'expose d'un côté à des attaques des manufacturiers et de l'autre à des critiques du public. C'est pourquoi la commission proposée nous débarrasserait prudemment de ces difficultés. La loi a prévu en Australie à une commission établie sur une base analogue et elle a reçu l'approbation de ceux qui ont étudié ces questions d'aliments purs dans les autres pays et ces pays ont adopté un système analogue. Je pense, monsieur l'Orateur, que les questions qui sont traitées dans ce bill sont d'une importance suffisante dans l'intérêt de la population du Canada pour que ce bill soit étudié en comité afin de voir si nous pourrions arriver à établir une méthode meilleure que celle d'aujourd'hui pour obtenir au Canada une excellente qualité de produits alimentaires.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Il serait prématuré, monsieur l'Orateur, de discuter le bill qui vient d'être expliqué par l'honorable député de Simcoe-nord (M. Currie). Quand il sera imprimé et distribué et quand nous aurons eu le temps d'étudier ses dispositions, ce sera le moment de lui accorder la considértion que réclame mon honorable ami. Mais après les explications qu'il vient de donner, il me semble que nous serions obligés d'amender ou d'annuler la loi des falsifications. La disposition la plus importante du bill est, comme l'a expliqué mon honorable ami, celle que prévoit l'établissement d'échatillons types pour les aliments. Dans la loi actuelle des falsifications, comme l'a constaté mon honorable ami, le Gouverneur en conseil n'a pas le pouvoir d'établir des échantillons types d'aliments et si la loi des falsifications n'a pas eu au Canada le succès qu'elle aurait pu avoir, c'est dû à ce que les échatillons d'aliments n'ont jamais été fixés. Mais depuis quelques mois, le chimiste en chef a étudié la question et des échantillons d'aliments sont actuellement en préparation et serviront de modèles réglementaires, le premier avril prochain, je crois, en vertu de la loi actuelle des falsifications alimentaires. Ces échantillons types comprennent 500 ou 600 articles alimentaires. Pour le chimiste du département le travail de préparation de ces échantillons a été long, mais j'espère qu'aussitôt que les fabricants de produits alimentaires au Canada et autres intéressés, auront compris ce que doivent être ces échantillons et aussitôt que les échantillons auront été préparés convenablement, ils seront admis comme modèles réglementaires. Je voulais seulement déclarer qu'en ce moment, le département se préparait à mettre en vigueur, en vertu de la loi des falsifications, la disposition la plus importante du bill de mon honorable ami. Néanmoins, quand le bill sera imprimé et distribué, nous aurons une meilleure occasion de l'étudier.

(La motion est adoptée et le bill subit sa 1re lecture.)

RATIFICATION DU TRAITE AVEC LA FRANCE.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Avant que vous ne fassiez l'appel des ordres du jour, monsieur l'Orateur, permettez-moi de déclarer qu'un télégramme a été reçu annonçant que l'échange des ratifications du traité franco-canadien a eu lieu aujourd'hui à Paris et en conséquence le traité est aujourd'hui en vigueur.

INFORMATIONS RELATIVES A DES RAPPORTS ET DES DOCUMENTS.

M. U. WILSON: Je voudrais avoir quelques informations relativement à un rapport concernant les agences d'immigration que j'ai demandé le 18 novembre. Le minis-

tre a dit, il y a quelques jours, que cet état avait été déposé il y a longtemps, mais j'ai fait une enquête ce matin et j'ai constaté qu'il n'avait pas encore été déposé.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Je vais attirer l'attention du ministre de l'Intérieur sur ce point.

M. R. L. BORDEN: Je voudrais demander à l'honorable ministre des Finances (M. Fielding), en l'absence du premier ministre, s'il y a oui ou non une réponse à la demande de renseignements faite hier par mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster), au sujet de documents complémentaires relatifs à la question de la défense navale. Je tiendrais à savoir si tous les documents qui ont trait à la conférence ont été déposés, s'il y a eu une correspondance ou des communications ultérieures qui, dans le cours ordinaire devraient être déposées devant la Chambre en vue de la discussion sur la 2e lecture du bill. S'il existe une telle correspondance ou de telles communications, je crois qu'elles devraient être déposées sur le bureau de la Chambre, pas plus tard qu'aujourd'hui, pour nous permettre de prendre connaissance de leur contenu avant le débat qui doit avoir lieu jeudi prochain.

L'hon. M. FIELDING: Je ferai en sorte que l'attention de mon très honorable ami le premier ministre soit attirée aussitôt que possible sur la question. Je ne doute pas qu'il y ait pensé, mais malheureusement il n'est pas très bien aujourd'hui et il ne peut assister à la séance. Je verrai à ce que son attention soit attirée de nouveau de sorte que s'il existe des documents supplémentaires ils pourront être déposés.

M. R. L. BORDEN: Si le ministre des Finances pouvait communiquer avec le premier ministre le plus tôt possible, cela me ferait plaisir, ou peut-être que l'honorable ministre de la Milice et de la Défense (sir F. Borden) est au courant de la question et pourra me répondre.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Je crois que tous les documents ont été déposés. On a déposé sur le bureau de la Chambre exactement les mêmes documents qui ont été déposés sur le bureau de la chambre des communes en Angleterre. La conférence a été secrète, comme on l'a annoncé à l'époque, ainsi que les séances des sous-comités de la conférence et à moins que mon honorable ami ne veuille parler de quelque correspondance relative à certains navires au sujet desquels certaines discussions ont eu lieu, je ne pense pas qu'il y ait absolument rien se rapportant à la conférence qui n'ait été déposé sur le bureau.

M. R. L. BORDEN: Je ne sais rien d'autre que nous voudrions seulement recevoir l'assurance définitive que tout a été déposé de ce qui devrait l'être dans le cours ordinaire des choses.

Sir FREDERICK BORDEN: Je vais m'en occuper personnellement aujourd'hui.

M. JAMESON: Je désire attirer l'attention du ministre chargé du département de la Marine et des Pêcheries sur l'état (n° 82) relatif aux pêcheries de saumon du comté de Digby. Je constate que le rapport déposé est incomplet. Je vois qu'après la rédaction de ce rapport on a fait une enquête complémentaire et je voudrais demander que le rapport soit complété aussitôt que possible.

L'hon. M. FIELDING: J'attirerai l'attention du ministre intérimaire sur la requête de l'honorable député.

DISCUSSION GENERALE DU BUDGET DES CHEMINS DE FER ET DES CANAUX.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose que la Chambre siège en comité du budget.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Suivant l'usage, je me propose, monsieur l'Orateur, de faire quelques observations sur les travaux du département des Chemins de fer et des Canaux, y compris cette division du ministère, dont il a été tellement question, le chemin de fer intercolonial. Je désire tout d'abord exprimer le regret que j'éprouve du départ de l'administration publique de M. Butler, l'habile sous-ministre et ingénieur en chef du département. Durant le peu d'années qu'il a été attaché au ministère, il a fait du bien, si je peux me permettre cette expression, et sa capacité dans toutes les branches de son emploi est parfaitement reconnue. Mais au-dessus et plus haut que cela, je dois constater que sa complète intégrité et son dévouement sans réserve sont de notoriété publique. Il est malheureux, dans l'intérêt du pays, que nous ne puissions pas conserver à notre service de tels hommes pour une question d'appointements qui ne devrait pas entrer en ligne de compte, parce que la différence entre un homme capable et honnête et un autre qui manquerait de ces deux qualités, peut coûter au ministère, dans une seule transaction une année entière d'appointements. Quoiqu'il en soit, l'habileté et la capacité de M. Butler ont été reconnues par une grande société, il a pris des engagements avec elle et il doit quitter le ministère dans quelques jours. J'ai nommé à sa place comme sous-ministre M. Archibald W. Campbell, qui est bien connu, particulièrement dans la province d'Ontario. M. Campbell est un in-

génieur de talent et pendant les années dernières, il a été sous-ministre des Travaux publics dans l'administration provinciale. Je connais personnellement M. Campbell, il jouit d'une réputation excellente, comme habileté et honnêteté et je crois que je me suis assuré un sous-ministre qui rendra service au pays. J'ai l'intention de faire un changement dans mon ministère, c'est-à-dire que M. Campbell sera sous-ministre et qu'un ingénieur en chef sera nommé séparément et à part de la position de sous-ministre. J'ai aussi l'intention de nommer M. Campbell président de la commission de direction du chemin de fer intercolonial, dont je vais parler dans quelques instants.

M. LENNOX: Quelle différence dans les dépenses causera cette division?

L'hon. M. GRAHAM: Cela dépendra du traitement que je serai obligé de donner au nouvel ingénieur en chef. Le traitement de M. Campbell, comme sous-ministre est fixé par la loi, à $5,000. M. Butler, à titre d'ingénieur en chef reçoit $3,000 en plus des $5,000. J'avoue franchement que je n'ai aucune espérance d'avoir un ingénieur compétent pour $3,000. J'examinerai la situation, je prendrai des renseignements, puis je déposerai devant la Chambre une évaluation de ce que nous aurons à payer pour les services d'un ingénieur en chef.

L'hon. M. FOSTER: Quelle expérience M. Campbell possède-t-il en matière de chemin de fer?

L'hon. M. GRAHAM: Les anciens sous-ministres des Chemins de fer et des Canaux n'avaient que très peu d'expérience en matière de chemins de fer et comme sous-ministre, M. Campbell n'en aura pas besoin; il lui suffira d'être un homme versé dans les affaires. Quand il s'est agi de construire le chemin de fer du Témiskaming au nord d'Ontario, c'est-à-dire, le chemin de fer du gouvernement d'Ontario, la construction en fut confiée à une commission, sous la direction du département des Travaux publics d'Ontario. Cette commission fait ses rapports à la législature, par l'intermédiaire de ce département. Pendant les travaux de construction, je crois que M. Campbell, à titre de sous-ministre,—je parle de mémoire—a eu beaucoup à s'occuper des détails de cette construction, non des travaux eux-mêmes, mais des rapports. Autant que je sache, c'est la seule expérience qu'il ait eu en matière de chemin de fer.

En abordant la question des transports, je m'attaque à une grande question. Le Canada a entrepris de grandes choses pour résoudre le problème de transporter les produits du pays à aussi bas prix que possible, mais les travaux en cours et ceux que nous avons en vue sont loin de représenter le travail qu'il y a à faire. Je ne veux pas occuper inutilement le temps de la Chambre et je me bornerai à répéter que sous ce rapport le peuple canadien s'est montré plus entreprenant et plus courageux que tous les autres peuples de la terre et que nous avons déjà commencé à recueillir les fruits de ces entreprises. Mais les avantages que nous en retirons actuellement ne sont rien comparés à ce que vaudront à nos descendants les efforts que nous faisons pour résoudre ce grand problème des transports.

Je crois déjà entrevoir le jour où le Canada sera le maître d'une grande partie du trafic de ce continent. Non seulement, nous transporterons nos propres produits de l'est à l'ouest et de l'ouest à l'est, mais grâce à notre position géographique et aux avantages naturels que nous possédons, nous pourrons prétendre à transporter une forte proportion du trafic de la république voisine, car en affaires, comme en toute autre chose, on prend toujours ce qui est plus avantageux. C'est pourquoi j'ai l'intime conviction qu'avant longtemps la plus grande partie du trafic de l'Amérique septentrionale se fera par les voies canadiennes.

Je laisse de côté les généralités, pour m'en tenir à quelques faits concrets. Au cours de mon voyage en Europe, l'été dernier, j'ai visité le grand canal de Kiel, en Allemagne. Si je ne me trompe, c'est le seul canal appartenant à l'état, dans ce pays, du moins le seul de quelqu'importance. La plupart des canaux en Allemagne et dans les autres pays européens appartiennent à des compagnies privées. Les uns sont la propriété de municipalités, les autres appartiennent à des compagnies de chemins de fer, ce qui me paraît une anomalie, puisque les canaux sont supposés faire concurrence aux chemins de fer et réduire les taux de transport.

J'ai visité, dis-je, le canal de Kiel, qui est très important et possède une longueur totale de 61 milles; il réunit la mer Baltique à la mer du Nord. Il est surtout utilisé par les petits navires de guerre, et les grands travaux qui s'y font actuellement ont pour but, je crois, de permettre à l'Allemagne de transporter ses gros navires de guerre d'une mer à l'autre. Les nouvelles écluses projetées auront 800 pieds de longueur, 150 pieds de largeur et 42 pieds de profondeur. Cela est considéré comme une énorme entreprise, et c'en est une, quand nous nous arrêtons à considérer quelques-unes des entreprises dans lesquelles le Canada est déjà engagé, et d'autres qu'il se propose de mettre à exécution prochainement, nous pouvons nous rendre le témoignage qu'en matière de génie civil, nous avons résolu des problèmes capables de soutenir la comparaison, même avec le grand canal de Kiel, que construit le gou-

vernement allemand. En Allemagne, le gouvernement se préoccupe beaucoup de la question des petits canaux.

Il étudie actuellement plusieurs projets qui établiront un véritable réseau de canaux dans tout l'empire. Mais, comme je viens de le dire, ces canaux n'appartiennent pas à l'état; ils sont pour la plupart la propriété de compagnies privées, et quelques-uns appartiennent aux municipalités. On construit ces canaux en canalisant les rivières, en ouvrant des tranchées pour réunir différents lacs; on les construit aussi dans les endroits où il ne semble pas y avoir d'autre voie de communication, comme me le faisait observer un citoyen de ce pays, afin de donner aux industriels les moyens d'étendre leurs opérations, loin des villes, loin des grands centres où les impôts sont plus lourds. Le fabricant de produits grossiers, comme la brique, etc., retire de grands avantages de ces petits canaux.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable ministre en a-t-il rencontré comme. . .

M. LENNOX. . . celui de Newmarket?

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami devient encore impatient. Une autre chose m'a également frappé—et ici encore le Canada peut soutenir avantageusement la comparaison—dans tous les pays que j'ai visités je n'ai pas rencontré un seul canal où la navigation est libre, où les péages sont abolis, comme sur les canaux canadiens. En abolissant les péages sur nos canaux nous avons montré plus de courage que tous ces pays. En Allemagne et aussi en Angleterre, ces péages sont souvent très élevés. Sur un canal, en particulier, le péage est de 5 cents par tonne, sans compter les droits de quaiage pour charger et décharger sur les quais construits le long du canal. Ailleurs le péage était de 7 cents par tonne, et ces canaux sont exploités, et dans l'intérêt de la navigation et comme une entreprise de rapport. Dans la plupart des cas. ces canaux donnent des bénéfices à leurs propriétaires.

Je signale ces faits, pour mieux faire ressortir que le Canada s'est montré plus entreprenant que la plupart de ces vieux pays en dépensant des millions pour ces canaux et en les livrant gratuitement à la navigation de l'Amérique septentrionale.

J'ai aussi visité le grand canal maritime de Manchester, qui est à environ 60 milles de la mer; mais même à cette distance, Manchester est un port de mer. Mais je ferai remarquer que Montréal aussi est un port de mer, bien qu'elle soit considérablement plus éloignée de la mer que Manchester.

Nous avons dépensé des millions de dollars pour faire de Montréal un port de mer, et ici encore nous avons fait preuve d'un bel esprit d'entreprise, pour un jeune pays.

Si on prend toutes les dépenses faites pour les chemins de fer, les canaux et les routes navigables, en général, il n'est pas exagéré de dire que le Canada s'est montré plus audacieux que tout autre pays, sous le rapport de la somme *per capita* de la population, qu'il a consacrée à ces grandes entreprises.

Nous avons tous entendus les arguments pour et contre le canal de la baie Georgienne et le canal Welland. L'opinion du Gouvernement sur ces questions est bien connue. Je puis déclarer dès à présent que vu l'accroissement constant du trafic, on parle de la nécessité de construire une nouvelle écluse au Sault-Ste-Marie. Je ne crois pas qu'on puisse me taxer d'exagération si je dis que cette écluse coûtera de $8,000,000 à $10,000,000 au pays. Si cette écluse est construite, elle devra avoir de 25 à 27 pieds de profondeur, car ce serait de la folie de faire les choses à moitié, car dans quelques années il faudrait donner plus de profondeur à cette écluse, ou en construire une nouvelle.

Permettez-moi maintenant de faire un peu de statistique. Le trafic des canaux, l'an dernier, a probablement été le plus considérable que nous ayons jamais eu. Le tonnage des produits transportés a atteint 33,720,748 tonnes, contre 17,502,820, en 1908. Cela constitue une augmentation de $16,317,028 tonnes, ou 93 p. 100, en une seule année. Pour donner une idée de la rapidité de l'accroissement du trafic sur nos canaux, il suffit de rappeler qu'il était de 10,523,185 tonnes, il y a trois ans; il y a dix ans, il n'était que de 5,013,693 tonnes; l'an dernier, il a donc été sept fois plus considérable qu'il y a dix ans. Sur le trafic de l'an dernier, 27,976,399 tonnes étaient à destination de l'est et 5,744,349, à destination de l'ouest.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre connait-il la proportion de trafic canadien et de trafic étranger?

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais je puis dire que bien que nous ayons transporté beaucoup de trafic américain, la proportion a été égale et peut-être un peu plus forte pour le trafic canadien que pour l'autre.

Puisque j'en suis sur cette question, on me pardonnera de dire un mot de Port-Colborne et de l'élévateur de Port-Colborne. Autrefois, cet endroit était une simple rade, exposée à tous les mauvais temps, et il était absolument nécessaire d'en faire un port protégé, si on voulait s'en servir comme entrée du canal. Le département des Travaux publics et le département des Chemins de fer et des Canaux ont exécuté de grands travaux à cet endroit. Il y a déjà plusieurs années que Port-Colborne avait été choisi comme entrée du canal. A cette époque, et quelques

années après, il n'y avait que 14 pieds d'eau dans le chenal. Mais lorsqu'on décida d'y construire un élévateur pour transborder le grain des grands navires dans les plus petits, il fallut creuser le canal à une profondeur suffisante pour admettre les navires des lacs. Comme le tirant ordinaire des navires des lacs est actuellement de 20 pieds, il fallait un port capable de les recevoir. Ces travaux ont coûté beaucoup d'argent et il faudra encore des sommes considérables pour construire des brise-lames pour protéger le port et mettre les navires en sûreté contre les gros temps du dehors, pendant le chargement et le déchargement des cargaisons. La capacité de l'élévateur de Port-Colborne est de 850,000 boisseaux, mais les fondations sont faites et les autres précautions sont prises pour pouvoir lui donner une capacité de 2,000,000 de boisseaux. L'an dernier il est passé environ 1,500,000 boisseaux de grain par cet élévateur. C'est peu, surtout quand on considère que cet élévateur est aussi bien outillé et aussi perfectionné que tout ce qu'on peut trouver ailleurs, et qu'il peut transborder 60,000 boisseaux à l'heure. Je prévoyais que si cet élévateur était exploité par le Gouvernement, il ne ferait pas de brillantes affaires.

Je pense que ce n'est un secret pour personne que les corporations de chemins de fer ne se servent de la propriété de l'Etat que lorsqu'il leur est impossible d'agir autrement. Elles ne nous encouragent pas beaucoup dans cette entreprise. Cependant, un expéditeur très important me dit que le fait qu'il existe un élévateur semblable à Port-Colborne, où l'on est toujours prêt à faire le transbordement des cargaisons les plus considérables dans des navires d'un tonnage moins élevé, a produit un effet néfaste, pour ainsi dire, sur le tarif de transport par les autres routes. Quelqu'un a cru que le résultat de cette situation avait été l'épargne d'environ un cent par boisseau sur les taux de transport des autres lignes. Je ne suis pas prêt à discuter cela, parce que j'ignore ce qui en est exactement. Et même si l'on n'épargnait qu'un demi-cent ou qu'un quart de cent par boisseau, cela représenterait un avantage marqué pour les expéditeurs de grain de l'Ouest. Il serait peut-être avantageux pour toutes les parties intéressées—je n'ai pas encore pris de décision sur ce point—qu'on louât l'élévateur et qu'on l'exploitât de concert avec quelques lignes de transport; et s'il en était ainsi, à moins de restrictions que nous imposerions, cela aurait peut-être pour effet de nous priver de l'avantage que nous offre cet élévateur actuellement, de maintenir à un taux peu élevé le tarif de transport des marchandises par les autres routes.

Mais laissons de côté la question des canaux. Qu'on me permette de discuter ce qui se rapporte aux chemins de fer du Canada. Nous avons un parcours de voie ferrée plus étendu, si l'on tient compte de notre population, que n'en possède aucun autre pays du monde. Ce parcours s'élève maintenant à 24,104 milles, soit une augmentation de 1,138 milles sur l'année précédente. Il est un détail particulier relativement au trafic de l'année dernière: on a constaté une amélioration considérable dans le transport des produits, tandis qu'on a calculé que le nombre des voyageurs avait diminué. Malgré cette amélioration apparente du volume des affaires, les gens n'ont pas voyagé en aussi grand nombre l'an dernier qu'ils l'avaient fait les années précédentes, alors que les affaires étaient meilleures, et c'est peut-être pour cela qu'ils ont moins voyagé. Voici les résultats:

Le parcours par mille de chemin de fer du Canada représente maintenant 24,104, soit une augmentation de 1,138 milles au cours de l'année.

Le transport des marchandises représentait en tout 76,842,258 tonnes, soit une augmentation de 3,771,091 tonnes, soit en dollars $1,968,-128.

On a transporté 32,683,309 voyageurs, soit une diminution de 1,331,683, représentant en dollars $919,015.

Soit donc une diminution d'environ un million de dollars dans les revenus provenant du transport des voyageurs l'année précédente. Je ne cherche pas d'explication à cet état de choses, je me contente seulement de le signaler.

Je veux inscrire aux "Débats" un mémoire que j'ai reçu concernant le Grand-Tronc-Pacifique; ce document est signé par M. Collingwood Schrieber, l'ingénieur en chef pour le Gouvernement. Il vaut aussi bien pour moi de faire la lecture de ce document, car j'estime que c'est le plus court moyen de faire ressortir ce que je désire expliquer :

Bureau de l'ingénieur général consultant pour le Gouvernement, ingénieur en chef de la division de l'ouest du chemin de fer transcontinental national.

L'honorable G. P. Graham,
Ministre des Chemins de fer
et des Canaux,

Ottawa, Canada, le 13 janvier 1910.

Cher monsieur,—Je crois désirable à la fin de cette année de vous soumettre un rapport de l'état des travaux de construction sur la division de l'ouest du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'au 31 décembre 1909.

Section des prairies.

Cette section s'étend de Winnipeg à la Crique-au-Loup, soit sur une distance de 915 milles.

Les travaux de terrassement et la construction des ponts sont terminés sur toute cette distance; on a construit une clôture simple sur une longueur de 1,431 milles. Les rails sont posés depuis Winnipeg jusqu'à un endroit qui se trouve à environ 24 milles à

l'ouest de Entwhistle, soit sur une distance de 885 milles; on a construit également une ligne télégraphique. On a posé une couche de ballast sur toute la ligne depuis Winnipeg jusqu'à Entwhistle, soit sur une distance de 861 milles.

Le chemin de fer est exploité depuis Winnipeg jusqu'à Edmonton, soit une distance de 795 milles, et voici l'état du trafic au cours des derniers mois:

74715 voyageurs.

5,880,069 boisseaux de grain.

117,810 tonnes de marchandises en général.

Les arrangements pris en vue du trafic général sur cette section se répartissent comme suit:

6 remises à locomotives, 3 ateliers de répation, 6 logements pour les employés de division, 33 gares, 56 logements de section, 77 remises à rebuts, 55 remises à outils, 35 pompes à eau. 6 entrepôts de charbon, 77 plateformes à chargement, 113 élévateurs à grain, 13 cours à bestiaux.

Pour la sûreté des voyageurs toutes les traverses sur cette route sont munies de barrières qui s'abaissent. Voici le matériel roulant servant au transport des voyageurs:

92 locomotives, 6 wagons-dortoirs, 3 wagons-palais, 4 wagons de 1re classe, 9 wagons de seconde classe, 4 wagons pour courrier et messagerie, 9 wagons à bagage, 11 wagons destinés aux colons, 89 voitures à conducteur, 33 wagons-glacières, 2 wagons officiels, 3,213 wagons à marchandises fermés, 895 wagons plateformes, 31 wagons à bestiaux, 3 charrues pour la neige du type Russell.

Le travail sur la "section des prairies" est réellement arrêté pour l'hiver; le seul ouvrage qu'on exécute, c'est la pose des rails et la complétion de quelques bâtisses.

Section de montagne.

Cette section du chemin couvre une longueur d'environ 837 milles.

Les travaux suivants s'exécutent à l'entreprise:

De la Crique-au-Loup jusqu'à un point éloigné de 179 milles à l'ouest. MM. Foley, Welch et Stewart sont les entrepreneurs pour le terrassement et pour la construction des ponts en bois. Ils ont déblayé la voie; ils ont fait pour environ 200,000 verges cubes d'excavation. Ils emploient un grand nombre de paires de chevaux sur tout ce parcours pour le transport du matériel, des instruments et des fournitures, afin d'être prêts à poursuivre vigoureusement les travaux dès le commencement du printemps. Quelques journaliers travaillent actuellement dans les tranchées.

M. Charles May est l'entrepreneur pour la construction des ponts de la Crique-au-Loup et de la rivière McLeod.

On trouve une grande quantité de sable et de gravois à ces deux points; une forte équipe d'ouvriers travaille au creusement des fondations pour les piliers, les abouts; aussitôt qu'on sera arrivé à la Crique-au-Loup, disons dans trois semaines, on transportera par wagons le ciment jusqu'à ce point-là.

Il est d'extrême importance de hâter le travail de ces deux constructions, afin d'avancer la pose des rails, facilitant ainsi le transport de l'outillage et des articles nécessaires jusqu'à ces parties de la section des montagnes dont l'entreprise n'est pas encore accordée, permettant ainsi aux entrepreneurs de demander pour l'exécution de cet ouvrage un prix beaucoup moins élevé que celui qu'ils auraient pu exiger autrement. Depuis un point qui se trouve à 179 milles à l'ouest de la Crique-au-Loup jusqu'à un point qu'on relève à 597 milles à l'ouest de cette crique, les travaux n'ont pas encore été adjugés à l'entreprise.

Depuis un point qu'on relève à 597 milles à l'ouest de la Crique-au-Loup jusqu'à Prince-Rupert, soit une distance de 240 milles, l'entreprise du terrassement et de la construction des ponts en bois a été adjugée à MM. Foley, Welch et Stewart.

On n'a pas encore commencé les travaux sur les premiers milles, mais on a travaillé avec assez d'ardeur à la construction des 100 milles suivants; on a invoqué comme raison que la navigation de la rivière Skeena s'est fermée environ un mois plus tôt qu'à l'ordinaire, ce qui empêchait le transport des marchandises nécessaires, les outils, etc. Si toutefois, les entrepreneurs font tous les efforts possible pour établir une route temporaire qui leur permettrait de transporter ces articles-là, par attelages, ils pourraient poursuivre les travaux durant tout l'hiver. Les ouvriers sont actuellement à l'ouvrage dans un des tunnels; un certain nombre coupent des tranchées dans le roc. L'ouvrage dans les pentes et la construction des ponts en bois sur les derniers 100 milles avant d'arriver à Prince-Rupert étaient presque terminés quand une violente tempête suivie d'un reflux très élevé a causé des dommages, en emportant quelques-uns des terrassements en roc qui se trouvaient exposés aux vagues de l'océan, et en faisant se détacher des quantités considérables de roc du flanc des montagnes, remplissant ainsi certaines tranchées et arrêtant, par-là même, l'écoulement des eaux. Les dommages, cependant, n'ont pas été très étendus.

M. Ferguson, l'entrepreneur de la superstructure de différents ponts en acier, n'ayant pu exécuter son entreprise, le Grand-Tronc-Pacifique a dû poursuivre les travaux à la journée. L'ouvrage n'avance que très lentement, mais on nous promet mieux pour l'avenir. A moins que ces promesses ne se réalisent, la pose des rails au printemps sera retardée.

On a livré à Prince-Rupert des rails en acier pour ces 100 milles; une locomotive; une voiture à conducteur et 24 wagons dont on se sert pour la pose des rails et pour le ballast; une grande quantité de traverses a été également livrée tout le long de cette ligne.

On a posé des rails sur une longueur d'environ un mille, mais rien ne sera fait sous ce rapport avant le printemps prochain.

J'ai l'honneur d'être, votre obéissant serviteur,

(Signé): COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef, division ouest du
Transcontinental national.

De plus, au risque d'être ennuyeux, je veux indiquer sous une forme concrète l'état des travaux jusqu'à ce jour sur la division de l'Est, afin de permettre aux honorables députés de constater d'un seul

coup-d'œil en consultant les " Débats " ce qu'on a fait sur toute l'entreprise.

PENTE SUR LA LIGNE PRINCIPALE.

—	Jusqu'au 31 mars 1909.	31 mars 1909 au 30 nov. 1909.	Total jusqu'au 30 nov. 1909.
	Milles.	Milles.	Milles.
Section 'A'	170·	71·	241·
" 'B'	267·25	82·35	349·6
" 'C'	Nil.	8·	8·
" 'D'	24·29	81·71	106·
" 'E'	5·96	27·04	33·
" 'F'	258·	49·50	307·5
Total	725·50	319·60	1,045·1

POSE DES RAILS.

Section.	Ligne principale.	Jusqu'au 31 mars 1909. Voies d'évitement.	Jusqu'au 31 mars 1909. Total.	Jusqu'au 30 nov. 1909. Ligne principale.	Jusqu'au 30 nov. 1909. Voies d'évitement.	Jusqu'au 30 nov. 1909. Total.
	Milles	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
'A'	34·44	11·44	45·88	124·98	20·84	145·82
'B'	115·03	11·46	126·49	169·33	13·94	183·27
'D'	.....	.....	.....	47·44	10·96	58·40
'F'	126·02	36·98	163·00	255·87	56·81	312·68
	275·49	59·88	335·37	597·62	102·55	700·17

POSE DU BALLAST.

—	Jusqu'au 31 mars 1909.	Jusqu'au 30 nov. 1909.
	Milles.	Milles.
Section 'A'	25·2	101·5
" 'B'	40·2	74·8
" 'C'	Nil.	Nil.
" 'D'	Nil.	Nil.
" 'E'	Nil.	Nil.
" 'F'	112·8	212·4
Total	178·2	425·0

NOTE.—Au-dessus de la moyenne par mille représente l'équivalent de la voie où l'on a placé le ballast requis. Les moyennes des voies d'évitement sont comprises.

M. HAGGART : Ce tableau s'étend-il jusqu'aujourd'hui?

L'hon. M. GRAHAM : Jusqu'au 30 novembre 1909.

M. W. F. MACLEAN : En résumé, quel est la totalité en milles du parcours du Transcontinental.

L'hon. M. GRAHAM : 1,804 milles. Quant à la superstructure en acier, voici les chiffres qui s'y rapportent:

ETAT RELATIF À LA SUPERSTRUCTURE EN ACIER DES PONTS.

PONTS EN ACIER TERMINÉS.

Section.	Poids de l'acier.	Bois.	Coût total.
	Liv.	Pds, m. p.	$ c.
'A'	1,961,486	161,297	48,331 82
'B'	19,290,501	1,380,257	917,101 24
'C'	.....	.....	.....
'D'	.....	.....	.....
'E'	.....	.....	.....
'F'	2,348,236	190,750	157,015 99
	23,600,223	1,732,304	1,122,449 05

PONTS EN ACIER DONNÉS À L'ENTREPRISE, MAIS NON TERMINÉS.

Section.	Quantité estimative d'acier.	Quantité prévue de bois.	Coût total prévu.	Payé jusqu'au 31 décembre 1909.	Coût probable du reste des travaux.
	Liv.	Pds, m. p.	$ c.	$ c.	$ c.
'A'	23,296,314	1,237,403	1,148,060 74	637,907 60	510,153 14
'B'	4,998,799	350,743	197,386 75	164,754 49	32,632 26
'C'					
'D'	8,471,000	537,400	375,647 00	87,794 34	287,852 66
'E'					
'F'	7,693,504	524,451	423,971 17	59,104 57	364,866 60
	44,459,617	2,649,979	2,145,065 66	949,561 00	1,195,504 66

PONTS EN ACIER À ÊTRE CONSTRUITS, MAIS DONT L'ENTREPRISE N'EST PAS ENCORE ADJUGÉE.

Section.	Quantité estimative d'acier	Quantité estimative de bois.	Coût total prévu.
	Liv.	Pds, m. p.	$ c.
'A'	3,281,000	281,500	162,033 63
'B'	9,608,786	865,748	543,765 21
'C'	10,092,000	731,900	491,466 90
'D'	4,879,200	532,400	246,715 70
'E'	9,224,700	757,800	462,984 00
'F'	725,000	100,893	43,022 22
	37,810,686	3,220,241	1,949,987 66

SOMMAIRE.

Coût des ponts terminés	1,122,449 05
Coût estimatif des ponts donnés à l'entreprise, mais non terminés	2,145,065 66
" " dont l'entreprise n'est pas encore adjugée	1,949,987 66
Evaluation du coût total de la superstructure en acier des ponts de la division de l'Est	$ 5,217,502 37
Dépenses de septembre 1904 au 30 juin 1905	$ 778,363 63
" pour l'exercice finissant le 30 juin 1906	1,831,263 50
" pour les neuf mois finissant le 31 mars 1907	5,537,867 50
" pour l'exercice finissant le 31 mars 1908	18,910,449 41
" pour l'exercice finissant le 31 mars 1909	24,892,772 98
" pour les neuf mois finissant le 31 décembre 1909	15,939,980 57
	$ 67,890,697 59

Ce tableau indique, sous une forme aussi concise que possible, l'état présent des travaux, tant sur la division de l'ouest du Transcontinental que sur celle de l'est; il suffit d'y jeter un simple coup d'œil pour se faire une assez juste idée de ce qui a été accompli.

J'aborde maintenant un sujet de la plus haute importance. Les membres de la Chambre ont sans doute lu avec quelque intérêt le rapport relatif au tracé de la ligne de la baie d'Hudson, présenté par M. Butler, ingénieur en chef et sous-ministre des Chemins de fer. Ce rapport, c'est M. Butler lui-même qui l'a rédigé après avoir étudié celui de M. Armstrong, l'ingénieur chargé de mettre à l'étude le projet de la construction d'un chemin de fer allant à la baie d'Hudson.

M. GRAHAM.

Monsieur l'Orateur, je veux que la Chambre et le pays le comprennent bien: notre Gouvernement s'est engagé à faire exécuter cette entreprise et il entend se mettre à l'œuvre avec toute la diligence possible. Après avoir fait de la question une étude aussi approfondie en ce moment, le Gouvernement en est venu à la conclusion—et je me plais à espérer que le pays l'en approuvera—qu'il y a lieu de faire de la baie d'Hudson un autre débouché important des produits de nos vastes territoires de l'ouest, dont la quantité s'accroît sans cesse. Toute réduction effectuée sur le coût du transport des produits de la population de l'Ouest sert en grande partie à mieux rémunérer les travaux des cultivateurs. Le Gouvernement se propose donc d'entreprendre le plus tôt possible la réalisation de ce projet.

On remarquera dans le rapport de M. Butler certain détail qui a sans doute dû causer quelque surprise à plus d'un membre de la Chambre, car j'en ai été moi-même fort étonné; c'est que suivant M. l'ingénieur Armstrong, le port de Nelson est préférable à celui de Churchill en tant que tête de ligne du chemin de fer de la baie d'Hudson. J'avais toujours pensé, à tort ou à raison que Churchill était le port le plus avantageux des bords de la baie d'Hudson; mais l'opinion que je m'étais faite à ce sujet se trouve renversée par le rapport de M. Armstrong qui, se basant pour cela sur les données recueillies, n'hésite pas à émettre l'avis que des deux ports, c'est celui de Nelson qui offre le plus d'avantages.

M. W. F. MACLEAN: Lequel est le plus rapproché?

L'hon. M. GRAHAM: Aboutissant à Nelson, le chemin de fer aurait 67 milles de moins que s'il allait jusqu'à Churchill.

M. S. HUGHES: A-t-il donné les raisons qui lui font croire que Nelson est préférable?

L'hon. M. GRAHAM: Elles sont très clairement énoncées dans le rapport.

L'hon. M. HAGGART: J'avais tiré une conclusion différente du rapport de ce même ingénieur.

L'hon. M. GRAHAM: Il dit dans son rapport que le port le plus avantageux est celui de Nelson. Toutefois, avant de faire le choix du point terminus, il sera bon de s'assurer de cela, et je dois dire que le ministre de la Marine et des Pêcheries doit inviter la Chambre à lui ouvrir un crédit destiné à envoyer là-bas un navire dans le but de se rendre compte de l'état du chenal qui conduit aux ports, et de faire faire des observations dans le détroit. Cette expédition fera des investigations complètes sur l'accès de ces deux ports, après quoi nous serons en mesure de nous occuper d'une manière plus pratique de la partie de la ligne qui doit aboutir au port. Mais cela n'est aucunement de nature à retarder le commencement de la construction du chemin de fer.

Ce vaste projet embrasse de grands quais et des élévateurs puissants dont la construction sera d'autant plus facile que le chemin de fer, étant en partie construit, pourra servir au transport des matériaux de construction. Je le répète, le délai qu'occasionnent forcément les études complètes que l'on doit faire avant de faire le choix d'un port n'implique pas nécessairement la remise à plus tard de la construction du chemin de fer, car, à mon sens, celui-ci doit être construit avant les élévateurs et les quais, afin que le transport des matériaux puisse s'effectuer à meilleur compte.

M. HUGHES: Pour faire des sondages dans le port, pourquoi n'envoie-t-on pas un canot au lieu d'un navire? Ce serait tout aussi bien.

L'hon. M. GRAHAM: Le détroit n'étant pas éloigné du port, l'expédition sera chargée d'y faire des observations.

M. HUGHES: C'est différent.

L'hon. M. GRAHAM: L'expédition pénétrera dans les ports de Churchill et de Nelson, elle fera des observations et nous fournira des renseignements sur les abords de ces deux ports, ainsi que sur leur intérieur.

M. HUGHES: Je ne vois aucune raison de tarder à organiser une joyeuse expédition chargée de faire l'examen de ces ports, puisque les abords du détroit doivent être les mêmes pour l'un et l'autre. Une cinquantaine de navires visitent ces ports dont les sondages sont aussi connus que ceux du port de Montréal.

L'hon. M. GRAHAM: Je suis bien aise que mon honorable ami (M. Hughes) ait des renseignements là-dessus, car les ingénieurs diffèrent d'opinion.

M. HUGHES: Il y a des années que le ministère est en possession de ce renseignement.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne m'attarderai pas à discuter ce point maintenant. Comme on a reproché au Gouvernement de s'être engagé dans certaines entreprises sans s'être préalablement muni de renseignements complets, je veux, dans le cas actuel, tâcher de m'informer de telle sorte que nous avons la certitude de faire choix du port qui offre le plus d'avantages.

M. LANCASTER: L'honorable ministre se propose-t-il de commencer la construction de la voie ferrée avant de savoir quel terminus sera choisi? Il devra connaître d'abord la direction qu'il suivra.

L'hon. M. GRAHAM: Le parcours sera le même sur une distance de plus de 200 milles, quel que soit le port que nous choisirons.

M. ARMSTRONG: Pourquoi n'a-t-on pas fait plus tôt les études relatives au chenal?

L'hon. M. GRAHAM: Je me demande pourquoi, mais si nous devons avoir un chemin de fer d'entier parcours passant par là, pour le transport des produits de la population de l'Ouest, tout le monde admettra qu'il nous faut tous les renseignements qu'il est possible d'obtenir au sujet du meilleur port. On était généralement d'avis autrefois que Fort-Churchill était préférable, mais les ingénieurs nous disent que Fort-Nelson l'emporte sur l'autre, mais même s'il n'était qu'aussi bon, le pays nous approuve-

rait de faire une enquête minutieuse pour raccourcir le tracé de 67 milles. D'ailleurs, ainsi que je l'ai fait observer, ces études ne retarderont pas la construction du chemin de fer, car le parcours sera le même sur une distance d'environ 260 milles, de la Mission-du-Pas jusqu'au lac Fendu, quel que soit le port que nous choisirons.

M. HUGHES: Quelle est la distance entre la Mission du Pas et Nelson?

L'hon. M. GRAHAM: Il y a 410 milles de la Mission-du-Pas à Nelson et 477 milles du premier endroit à Churchill, soit une différence de 67 milles. Ce rapport contient une déclaration qui offre beaucoup d'intérêt, si elle est vraie, à savoir que l'établissement de ce chemin de fer et l'ouverture de cette route permettront aux habitants de l'Ouest d'économiser 5 cents par boisseau sur le transport de leurs céréales. Un examen de la situation semble confirmer cette déclaration. S'il en est ainsi, l'intérêt de la population de l'Ouest et du Canada tout entier exige que nous mettions sans tarder à la portée des habitants de l'Ouest ce moyen de transport qui leur permettra de réaliser cette économie considérable. Le rapport déclare qu'il y a 3,200 milles de Nelson à Liverpool et 3,007 milles de Montréal à Liverpool, ou à peu près la même distance.

M. BRODER: L'ouverture de cette route de la baie d'Hudson influerait-elle sur le projet du canal de la baie Georgienne?

M. CONMEE: Il y a assez de besogne pour les deux.

L'hon. M. GRAHAM: Il est assez difficile de prévoir le résultat, mais je suis tellement optimiste que je crois qu'au Canada, pendant les vingt-cinq prochaines années, nous pourrons réaliser tous les projets que nous nourrissons sans ouvrir trop de débouchés aux produits domestiques.

M. BRODER: Si l'expéditeur a 5 cents par boisseau à payer pour le transport du grain par la route de la baie d'Hudson, je ne vois pas quel avantage il retirera compartivement à l'autre route.

L'hon. M. GRAHAM: Nous parlons de 5 cents par boisseau de moins que les taux du tarif actuel, et l'honorable député ne doit pas oublier qu'en transportant à grande vitesse tout le grain possible par le chemin de fer de la baie d'Hudson, nous ne réussirons qu'à soulager bien faiblement l'encombrement du trafic du Nord-Ouest, vu l'immensité de la production de cette partie du pays.

Je suppose que les députés ont lu ce rapport et qu'ils ont appris que, de l'avis de M. Butler, on pourrait transporter par cette route à un prix marchand le charbon de l'est du Canada jusqu'à certaines localités de l'Ouest. S'il en est ainsi, non seulement l'Ouest, mais la population des endroits reculés de l'est du Canada profitera du prompt parachèvement de ce grand chemin de fer.

Sans entrer dans le détail, je puis déclarer qu'un article du budget supplémentaire permettra d'entreprendre au plus tôt, l'été prochain, je l'espère, la réalisation de ce projet. Je crois que nous pourrons commencer à construire ce chemin de fer avant la prochaine session du Parlement. Le public peut être certain que le ministère se propose d'être pratique et de se mettre à l'œuvre, car s'il y a des avantages à retirer de l'entreprise, j'ai toujours cru qu'il fallait tâcher d'en faire profiter les bailleurs de fonds, et le plus tôt ce projet sera réalisé, le plus tôt le public en recueillera des bénéfices.

M. CROCKET: Quel est le coût estimatif du chemin de fer?

L'hon. M. GRAHAM: M. Armstrong, l'ingénieur dirigeant, a préparé une estimation, mais l'ingénieur en chef de mon département croit qu'il n'a pas basé ces calculs sur le type de chemin de fer qu'il faudra construire pour le transport des lourds chargements qu'il recevra dans les moments de presse. Je dois dire que cette estimation a été préparée d'après les études préliminaires; une brigade d'ingénieurs s'occupe actuellement du tracé entre Le-Pas et le lac Fendu. Lorsqu'on aura arrêté définitivement le tracé de la ligne, les chiffres pourront varier, car souvent une estimation basée sur des études préliminaires n'est plus acceptable si on adopte un autre parcours. L'estimation du coût de la ligne entière, y compris les élévateurs, les entrepôts et les installations terminales de Nelson, est de $16,426,340.

M. J. D. REID: Est-il probable que cette estimation sera aussi exacte que celle du Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. M. GRAHAM: J'ai tâché d'expliquer à la Chambre ce qui en est. J'avoue franchement que ces calculs sont approximatifs, car ils ne sont pas basés sur les études du tracé et nous pourrions rencontrer un sol différent. Mais cette estimation a trait à un chemin de fer dont les pentes seront de 1/10 de 1 p. 100. Il peut y avoir divergence d'opinions quant à la nécessité de construire un chemin de fer d'un niveau aussi coûteux et de poser des rails de 80 livres. Mais, en réalité, le pays est presque plat et l'ingénieur croit que son estimation est assez juste.

M. HUGHES: Les pentes de 1/10 de 1 p. 100 sur un chemin de fer se rendant à la baie d'Hudson!

L'hon. M. GRAHAM: L'ingénieur pense qu'il est possible de maintenir cette inclinaison dans les deux directions et cette

pente sera celle au moins du chemin de fer se dirigeant vers l'est.

M. LAKE: A l'ouest, le chemin de fer partira-t-il de la Mission-du-Pas et passera-t-il par la prairie?

L'hon. M. GRAHAM: On a toujours considéré qu'à l'ouest, le chemin de fer partirait de la Mission-du-Pas. On pourra établir des lignes dans d'autres directions, mais à l'ouest la ligne est censée partir de l'endroit appelé Mission-du-Pas.

M. LAKE: Le Gouvernement projette-t-il de construire ce chemin de fer comme une entreprise nationale?

L'hon. M. GRAHAM: Les questions de l'honorable député se suivent de près. Les avis peuvent être partagés sur la question de savoir si ce chemin de fer doit être construit par l'Etat ou en grande partie par une compagnie. Dans le moment, je ne suis pas prêt à dire quelle sera notre décision. Mais quelle qu'elle soit, il ne s'ensuit pas que les travaux ne pourront pas commencer immédiatement, car si nous prenions des arrangements satisfaisants avec une compagnie, nous pourrions lui céder, par la convention, les ouvrages exécutés par l'Etat.

M. WHITE: Le ministre a dit que le budget supplémentaire contiendra un crédit destiné à la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. J'aimerais savoir s'il est probable qu'un crédit sera ouvert pour commencer les travaux du canal de la baie Georgienne.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne pense pas qu'un crédit soit ouvert cette année. Je n'ai pas discuté le projet du canal de la baie Georgienne. Toutefois, cette entreprise est connue du public et elle sera exécutée en temps utile par le présent ministère qui s'est déjà mis à l'œuvre pour réaliser les grands projets dont le pays avait besoin.

On a discuté dans cette enceinte sur ce qu'il faut attendre d'un chemin de fer. Les uns sont d'avis qu'un chemin de fer est un grand facteur du développement industriel, c'est-à-dire qu'il peut exploiter profitablement des entreprises et contribuer par là au progrès du pays. Toutefois, il me semble que cette opinion n'est guère admissible. En ce qui concerne l'Angleterre, j'ai examiné une décision qui y a été rendue dernièrement et d'après laquelle une compagnie de chemin de fer ne peut pas s'occuper d'autre chose que du transport et doit se consacrer exclusivement à cette occupation. Mais là-bas, des chemins de fer ont parfois construit et exploité des canaux qui se raccordaient à leur réseau. Je crois que ce n'est pas la meilleure pratique, car elle permet à une compagnie de fixer les tarifs à son gré et les canaux ne servent pas, comme ils le devraient, à maintenir au plus bas chiffre les prix du transport par la voie ferrée.

Pour revenir à la question, en Angleterre, on ne permet pas aux chemins de fer de se livrer à d'autres industries que celle du transport. En France, six compagnies particulières possèdent tous les chemins de fer, sauf cette partie du réseau qui appartient à l'Etat et au sujet duquel je donnerai des renseignements dans quelques instants. Les conditions attachées au subventionnement des chemins de fer français sont telles que, si elles sont observées, l'Etat sera propriétaire du réseau entier vers 1950 ou 1960. Il est juste de dire que la France a dérogé, au besoin, à la convention conclue avec ces chemins de fer, qu'elle a fait des concessions et modifié les conditions arrêtées en premier lieu. Le gouvernement français a récemment acquis la seule ligne qui n'était pas exploitée en vertu de cette convention, le grand chemin de fer de l'Ouest, je crois, qui fait actuellement partie du réseau national.

Aux Etats-Unis, l'un des inconvénients qu'ont présentés les chemins de fer depuis quelques années, c'est qu'ils ont fait le commerce de charbon et imposé des tarifs que le public trouvait excessifs. Lorsque la commission du commerce entre les états est intervenue, elle a d'abord réglementé les tarifs des chemins de fer, mais ceux-ci ont pu se dédommager aussitôt en augmentant le prix du charbon et, conséquemment, le public n'a retiré aucun avantage de la réglementation des tarifs.

La loi du commerce entre les états empêche aujourd'hui les compagnies de chemins de fer d'être propriétaires de mines de charbon et d'en exploiter. Si elles en possèdent ou en exploitent il faut que ce soit sous des noms d'emprunt. Je fais cette remarque simplement pour montrer que la théorie que si une compagnie de chemin de fer achetait des mines dans le Canada et les exploitait de façon à ce qu'elles ne donneraient pas d'avantages au peuple, il ne se passerait pas cinq ans avant que l'on votât une loi prohibant cette exploitation parce que cela ferait diminuer les taux de transport. Le Congrès des Etats-Unis a jugé bon d'empêcher les compagnies de chemin de fer de posséder et d'exploiter des mines de charbon.

Je veux soumettre à la Chambre un exposé succint relatif aux chemins de fer européens, dont j'ai fait une étude spéciale pendant ces derniers mois. Sur les 35,000 milles de chemin de fer qui sillonnent l'Allemagne, le gouvernement en exploite 31,043. En réponse à mon honorable ami, je veux lui faire remarquer que le gouvernement fédéral d'Allemagne ne possède pas un mille de chemin de fer, mais que ces chemins de fer sont la propriété et sont exploités par les différents états en

Allemagne, tout comme si les différentes provinces du Canada possédaient et exploitaient leurs chemins de fer, de sorte qu'il n'est pas exact tout à fait de donner les chemins de fer allemands comme exemple et de comparer leur situation à celle qui existerait dans le Canada si le gouvernement fédéral était propriétaire des chemins de fer. Je désire faire remarquer de nouveau que ce sont les états de l'empire allemand qui sont propriétaires des chemins de fer et les exploitent, et non pas le gouvernement fédéral, tandis qu'au Canada, ce serait le gouvernement fédéral qui les exploiterait. Voici le tableau que j'ai préparé:

Pays.	Milles de chemins de fer.	Chemins administrés par l'Etat.
Allemagne..	35,000	31,013
France..	29,293	5,530
Italie..	10,068	6,600
Russie..	38,300	35,350
Autriche-Hongrie. .	23 600	12,430
Belgique..	3,850	2,480
Suède..	7,580	2,600
Norvège..	1,548	1,329
Suisse..	2,480	1,500
Danemark..	1,934	1,120

Dans la Nouvelle-Galles du sud, l'Etat possède et exploite avec l'aide d'une commission, 3,623 milles de chemin de fer. Dans Victoria, le chemin de fer sud Australien, long de 1,879 milles est administré par une commission, tandis que dans la Nouvelle-Zélande le gouvernement est propriétaire de 2,682 milles de chemin de fer qu'il exploite lui-même et sous la direction d'un gérant. Je dirai en passant qu'en Italie, en 1885, le mécontentement causé par l'exploitation des chemins de fer par le Gouvernement fit qu'il les loua à une compagnie particulière mais on s'aperçut que cette exploitation particulière était nuisible et l'état reprit l'administration des chemins de fer en 1905 et les a exploités depuis.

Je pourrais parler longuement des chemins de fer en Allemagne ou de ceux que j'ai étudiés particulièrement. Peut-être qu'il ne sera pas hors de propos de toucher à un ou deux points. Au sujet des prix de transport des passagers sur tous ces chemins de fer, je crois être dans la vérité en disant qu'en général les prix sont plus bas en Europe que dans le Canada. La grande majorité des gens ne voyagent pas en première classe sur les chemins de fer européens. Lorsque j'ai demandé pourquoi le trafic diminuait graduellement et constamment, un des gérants de chemins de fer me dit que la raison en était que la multiplicité et que le nombre croissant des automobiles permettaient aujourd'hui à plusieurs de ceux qui aimeraient à voyager en première classe, d'aller où ils veulent en automobile, surtout dans les petits pays. Mais le fait n'en reste pas moins que les prix de la première classe sont très élevés en comparaison des prix de la deuxième et de la troisième classe. J'ai voyagé de Kiel à Paris sur un chemin de fer allemand, dont une petite partie se trouve en France, et j'ai payé, première classe, y compris bagages, et c'était un bagage très léger, .04½ du mille.

M. LANCASTER: Simple voyage?

L'hon. M. GRAHAM: Simple voyage. J'ai aussi payé pour mon lit $3.50. Lorsque nous comparons ces prix avec les nôtres pour la première classe, ils semblent extraordinairement élevés tant pour le transport que pour le coucher.

L'hon. M. FOSTER: Etait-ce le lit supérieur?

L'hon. M. GRAHAM: Non. Ce sont de bons lits. Le service du train est excellent. Mais il y a certaines parties du voyage, même en première classe, dans les vieux pays où le service n'est pas aussi bon que dans le nôtre. On l'a amélioré cependant ces dernières années en adoptant les wagons avec corridors, ce qui fait disparaître dans une grande mesure quelques-unes des objections auxquelles je fais allusion. Dans n'importe quel des vieux pays que vous irez, que vous voyagiez par chemin de fer appartenant à une compagnie particulière ou à l'Etat, vous constaterez que les voyageurs dans la première classe paient des prix beaucoup plus élevés que dans nos pays.

En Allemagne les chemins de fer ne transportent pratiquement pas de bagage, ou des bagages très légers, et vous êtes obligés de payer pour ce bagage. Cela explique peut-être cet autre fait que les voyageurs qui nous arrivent d'Allemagne ou des autres vieux pays portent avec eux sur les sièges des wagons tout le bagage possible, parce qu'il sont habitués en Angleterre à faire peser ce bagage et à payer pour le transport en Allemagne. D'un autre côté dans la deuxième et troisième classe, on voyage à très bon marché en Angleterre; la chose est possible parce qu'il y a des millions de voyageurs, que les distances sont courtes, et que les trains qui sont toujours remplis à l'excès, permettent aux chemins de fer de faire des profits. Mais pour les marchandises, c'est un peu différent. C'est ce que j'ai constaté et je suis revenu convaincu qu'il n'y a pas d'endroit en Europe, au moins, où l'Etat exerce sur les taux de transport des marchandises le contrôle que nous exerçons au Canada. Les gouvernements exercent un contrôle sur les taux par l'entremise de certains corps, mais les règlements sont si peu sévères et leur application si relâchée que les compagnies de chemins de fer, autant que j'en ai pu juger, fixent elles-mêmes leur tarif

et sont très peu inquiétées, si même elles le sont jamais.

Il s'est fait beaucoup d'agitation dans notre pays en faveur d'une diminution des prix de transport des voyageurs. Ce serait une situation idéale, mais je dirai à cette Chambre et au pays que notre peuple de travailleurs et de producteurs est plus intéressé à obtenir des taux réduits pour le transport des marchandises que pour le transport des voyageurs.

M. W. F. MACLEAN: C'est-à-dire que l'on considère plus la matière morte que la matière vivante.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas exactement cela. C'est une question de dollars et cents, qui n'exclut pas le compte que l'on doit faire des voyageurs. Que ce soit la personne elle-même qui voyage ou qui expédie des marchandises, cela se résume toujours à une question de dollars et cents pour l'individu.

M. W. F. MACLEAN: Il y a des choses que vous ne pouvez pas mesurer par dollars et cents.

L'hon. M. GRAHAM: C'est vrai et c'est une bonne chose que ce soit vrai, mais lorsque j'arrive à considérer la question de transport des marchandises, je dis sans hésitation que le Canada est dans une situation infiniment meilleure et que nous réalisons plus de profit sur l'argent payé pour transport des marchandises que dans aucun autre pays d'Europe. Dans quelques instants je produirai un tableau de chiffres, qui, je crois, convaincra la Chambre de ce fait. La plus grande attention que l'on a portée au tarif de transport des voyageurs dans les vieux pays semble les avoir empêché de s'occuper aussi attentivement qu'on aurait dû le faire du prix de transport des marchandises. Naturellement, ces pays ont ce qu'ils appellent des fourgons, de petits wagons de quinze ou vingt tonnes, bien que quelques-uns maintenant portent, je crois, 30 tonnes. Mais lorsque l'on vient à considérer les prix du transport des marchandises dans les vieux pays, on reste étonné. En Allemagne, où l'Etat est propriétaire des chemins de fer, si l'on tient compte des tarifs spéciaux, et il y en a plusieurs, on trouve que dans ce grand pays industriel, dans ce pays possédant une population considérable et produisant beaucoup, que le transport des marchandises y coûte deux fois ce que l'on paie au Canada. Nos prix en Canada, et c'est dû peut-être aux règlements de la commission et au fait que nous avons dans le passé accordé beaucoup d'aide aux compagnies, sont plus bas que ceux d'aucun pays européen que j'ai visité. Deux ou trois personnes avec lesquelles je conversais à Londres, sur les questions de chemins de fer, m'ont fait observer que nous accordions beaucoup trop de pouvoirs à notre commission des chemins de fer. L'un d'eux m'a dit que nous allions peut-être si loin que nous effrayerions le capital. Naturellement, j'ai exprimé immédiatement l'avis contraire et j'ai exposé ce que je croyais être le côté pratique de la question, les avantages que le peuple recevait de la nomination de cette commission et le travail qu'elle faisait. Je crois aujourd'hui que les décisions de cette commission sont justes et dans l'intérêt du peuple, et qu'elles ne sont aucunement injustes à l'égard de ceux qui ont placé leurs capitaux dans ces grandes entreprises. Le peuple ne demande pas que la commission soit injuste à l'égard de ceux qui ont fait des placements dans notre pays, et je ne crois pas qu'elle le soit.

M. HUGHES: A-t-on recueilli des données relativement à la possibilité de la navigation d'hiver en dehors de la navigation du détroit de la baie d'Hudson?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne pourrais pas donner peut-être à mon honorable ami une réponse satisfaisante. Si l'on envoyait un steamer à la baie d'Hudson, ce serait pour faire des observations et recueillir toutes les données nécessaires. C'est pourquoi j'ai pensé qu'il fallait procéder avec beaucoup de soins. J'ai lu dans les rapports que la navigation tout en étant ouverte dans certians havres pendant une longue période, celle du détroit l'était beaucoup moins longtemps. Cela montre la nécessité de faire une enquête complète avant de choisir un port.

J'arrive maintenant à une autre question qui est maintenant du ressort du département des Chemins de fer et des Canaux, celle du pont de Québec. Je sais que la Chambre me pardonnera si je fais un court historique de cette entreprise qui depuis deux ans est passée sous la juridiction du département des Chemins de fer et des Canaux, et si je donne des détails sur les travaux préparatoires à la construction de ce pont. Vu qu'il y a dans ce rapport un grand nombre de termes techniques, la Chambre me pardonnera si je donne lecture du document lui-même, parce que quelques membres de cette Chambre sont ingénieurs et aimeront à voir l'exposé dans les termes mêmes qu'il est fait. Le document se lit ainsi:

Pont de Québec.

Selon le précédent établi par le gouvernement des Etats-Unis dans le cas du canal de Panama; par l'état de New-York au sujet de l'agrandissement du canal Erié; et par la ville de New-York dans le cas du pont de l'île Black-Well, une commission composée d'ingénieurs éminents a été nommée et chargée de la responsabilité de préparer les plans du pont, et les personnes suivantes ont été choisies pour accomplir ce travail.

Henri Vautelet, M.S.I.C. du Canada, Montréal, président et ingénieur en chef.

Ralph Modjeski, M.S.C.I. des Etats-Unis, ingénieur consultant, Chicago.

Maurice Fitzmaurice, C.M.G., M.I.I.C., ingénieur en chef du conseil de comté de Londres, Angleterre.

La tâche dont ces spécialistes sont chargés est très onéreuse, et comme on le prévoyait bien au moment de leur nomination, de notables divergences d'opinions se sont produites entre eux. Aux termes des prescriptions du décret en conseil constituant le bureau, il y a lieu d'appeler en consultation des ingénieurs auxiliaires dans l'éventualité de divergences d'opinions. Aussi, en ce qui regarde le fondement et la substruction, M. Alfred Noble, M.S.I.C. des Etats-Unis, ingénieur en chef du tunnel du chemin de fer de la Pensylvanie, N.-Y. (un des ingénieurs les plus expérimentés de l'Amérique en matière de substruction), et M. Henry Holgate, M.S.I.C. du Canada, Montréal, ont été choisis, et les questions en litige ont été ainsi résolues. Le pilier du sud doit être agrandi, de manière à couvrir 180 pieds par 80 à la base.

Un nouveau caisson doit être installé pour la pile du nord, et doit être établi sur le roc, de manière à réduire la travée de 1,800 à 1,785 pieds.

Un cahier des charges couvrant tous les détails de la substruction a été complété. Des plans généraux pour la gouverne des entrepreneurs ont été préparés. Il a été donné une grande publicité aux avis d'adjudication des travaux de substruction, et l'entreprise a été adjugée à MM. M. P. et J. T. Davis qui ont été les soumissionnaires pour la somme la plus basse.

Les autres soumissionnaires étaient Larkin et Sangster et N. Connolly.

Superstructure.

Il a été fait beaucoup de bon travail. La travée d'un centre à l'autre des piles principales a été fixée à 1,758 pieds; la largeur d'un centre à l'autre des fermes, 88 pieds; avec une hauteur maxima de ferme de 290 pieds. Un passage libre de 150 pieds de hauteur à hautes eaux a été assuré, avec une largeur de 600 pieds sous le centre du pont.

Un cahier général des charges a été préparé fixant la charge, de manière à parer à toute éventualité future.

Les unités de résistance acceptables ont été déterminées pour l'acier carbone et l'acier nickel, et n'ont rien d'exagéré.

La forme des principales pièces a été déterminée.

Il a été commencé une série d'essais de colonnes modèles, et une série semblable d'essais des bandes sera menée à bonne fin.

La charge morte a été calculée à fond, et les concentrations relatives ont été déterminées; on a ainsi éliminé toute possibilité d'erreur dans les calculs pour la nouvelle structure.

Des différences notables d'opinion au sujet de la superstructure se sont produites de temps à autre entre membres du bureau, et aux termes des prescriptions du décret en conseil, M. Paul Wolfel, M.S.I.C., des Etats-Unis, ingénieur consultant de Philadelphie, et M. Phelps Johnson, ingénieur en chef et administratetur de la compagnie Dominion Bridge de Montréal, ont été appelés à donner leur avis, et les difficultés ont été résolues.

Les travaux ont progressé et sont à l'heure qu'il est au point que nous allons voir:

Il a été publié un avis dans le "London Engineering" et l'"Engineer" d'Angleterre, dans le "New York Engineering News" et l'"Engineering Record" de New-York, dans les journaux canadiens, invitant les constructeurs de ponts de tout l'univers à se rendre au bureau de Montréal pour y mettre le problème à l'étude. Les plans et cahier des charges sont ici, et on sera à même de préparer des études et de se familiariser avec les plans et devis jusqu'au mois de mai; après quoi il sera accordé un délai de trois ou quatre mois pour la préparation des soumissions. Tous soumissionnaires sont tenus de soumettre une offre basée sur les plans préparés par le bureau, mais sont laissés libres de soumettre d'autres plans comme alternative; de cette manière, la question de conformation des formes, au sujet de laquelle il se produit une divergence explicable d'opinion sera tirée au clair; la question du choix d'un pont à suspension ou d'un pont à poutres consoles sera décidée. La décision définitive sera rendue lorsque le bureau aura en main tous les détails de tous projets relatifs, premièrement, à la sûreté, deuxièmement, à la rapidité d'exécution et de parachèvement des travaux; troisièmement, à la dépense.

Comme la responsabilité de la bonne exécution des travaux est laissée au constructeur et comme le bureau, en vue de la préparation de ces plans, aura le concours des constructeurs de ponts les plus habiles de l'univers, nous avons l'espoir d'obtenir dans ces conditions le meilleur pont qu'il soit possible de construire dans l'état actuel de la science de l'ingénieur.

M. M. P. Davis à qui fut adjugée l'entreprise de construction des piles avait présenté la soumission pour le chiffre le plus bas, les autres soumissionnaires étaient MM. Larkin et Sangster et M. Connolly.

Je ferai observer à la Chambre, bien que ce soit peut-être une précaution inutile, qu'il est difficile de se rendre compte de l'ampleur d'une telle entreprise, si on n'est ingénieur soi-même, à moins de s'être mis à l'école d'un ingénieur, d'avoir étudié la question avec lui, d'avoir prêté l'oreille à l'exposé de toutes les difficultés, de les avoir discutées avec lui. Cette entreprise est d'une telle difficulté que des hommes de l'habileté et de la réputation de ceux-ci ne s'y risquent qu'avec les plus grandes précautions, la plus grande circonspection, et seulement lorsqu'ils ont fait une étude approfondie de tous les détails. Comme je leur ai fait observer en discutant la question avec eux, la grande préoccupation doit être pour nous d'avoir des ouvrages solides; il y a lieu de mettre en œuvre toute la science de l'ingénieur pour nous garder contre toute éventualité d'un échec dans la construction du pont ou d'un effondrement une fois qu'il aura été cons-

truit. Etant données ces instructions,—qui, du reste, étaient surperflues dans les circonstances,—on conçoit que la plus grande attention ait été donnée par ces ingénieurs aux essais et aux études, tant au Canada qu'aux Etats-Unis, comme aussi dans plusieurs pays de l'Europe, de manière à avoir l'assurance parfaite de ne pas se tromper.

Comme résultat des indications dont j'ai donné lecture quant à la largeur des travées et à la hauteur du tablier, le passage pour les navires aura 600 pieds de largeur et 150 pieds de hauteur à hautes eaux.

M. ARMSTRONG: Je prie le ministre de nous dire s'il a tenu compte des navires de plus grande dimension qu'on voudra faire remonter jusqu'à Montréal. Il y a quelques années, j'ai soumis certaines statistiques et informations relatives aux navires traversant l'Atlantique, et je demanderai s'il ne serait pas possible de placer le tablier du pont à plus de 150 pieds au-dessus de l'eau.

L'hon. M. GRAHAM: Cette question a été soumise au bureau, des renseignements ont été obtenus et débattus; mais on a pensé que, s'il se trouvait un navire nécessitant pour son passage un plus grand espace libre que celui-là, il y aurait lieu plutôt de disposer ses mats ou ses cheminées de manière à pouvoir y passer; mais dans l'ordre des probabilités humaines, on peut être à peu près sûr que cette hauteur de 150 pieds sera suffisante pour laisser passer tout navire qu'on voudrait faire remonter jusqu'à Montréal.

M. ARMSTRONG: Non pas avec les installations Marconi; les cheminées seules pourront y passer.

L'hon. M. HAGGART: Le ministre a-t-il en main un état des divergences survenues entre les ingénieurs quant à la substruction, et en vue du règlement desquelles ces autres ingénieurs ont été appelés en consultation?

L'hon. M. GRAHAM: Cette divergence d'opinions portait sur des difficultés d'ordre technique, tellement techniques que je ne m'aventurerai pas à les exposer. C'était une dispute entre ingénieurs. Il s'agissait d'arriver jusqu'au roc vif. Un autre terme que j'ai entendu discuter c'était "l'angle de repos de la terre," jusqu'où il leur faudrait aller pour obtenir certains résultats. Tel était le caractère technique de ces questions de génie civil et ces deux experts furent appelés pour se consulter avec eux. Pour supprimer tout conflit possible, nous nous proposons d'obliger le constructeur à se charger de l'entreprise d'après les plans et cahier de charges, et de le tenir responsable comme tel de la construction du pont d'après les plans et cahier de charges qu'il accepte.

M. W. F. MACLEAN: Aura-t-il une garantie?

L'hon. M. GRAHAM: Il devra donner une garantie, sinon, l'adjudication de l'entreprise ne se fera pas.

M. ARMSTRONG: Combien faudra-t-il de temps pour mener l'entreprise à bien?

L'hon. M. HAGGART: Et à combien s'élèvera la dépense suivant les probabilités?

L'hon. M. GRAHAM: Il ne me paraît pas raisonnable d'exiger de moi une estimation de la dépense au moment où nous demandons des soumissions. Mon opinion personnelle c'est que les travaux seront terminés dans à peu près quatre ans. Ce n'est pas l'opinion des ingénieurs, c'est la mienne; je ne leur ai pas demandé quel était leur avis là-dessus.

M. ARMSTRONG: Quatre ans à partir de l'automne prochain?

L'hon. M. GRAHAM: Je le conjecture.

M. LENNOX: N'y aura-t-il pas lieu de fixer une date extrême pour le parachèvement des travaux?

L'hon. M. GRAHAM: Il sera très difficile de fixer une date extrême, de crainte de nuire à la solidité des ouvrages. Le bureau nous dira probablement combien de temps il faudra pour permettre amplement l'exécution des travaux, et cela nous permettra de fixer une date. Jusqu'ici je n'ai pas étudié cet aspect de la question, et j'imagine que les ingénieurs ne pourraient pour le moment fixer une date extrême.

L'hon. M. HAGGART: Il faudra toujours que le ministre donne l'estimation de la dépense quand il soumettra son budget; il ferait aussi bien de nous le dire sur-le-champ.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député comprendra que c'est difficile, avant que les soumissions aient été reçues, de donner un chiffre estimatif; ce serait dire aux entrepreneurs jusqu'à concurrence de quelle somme ils sont à même de soumissionner. Un peu plus tard je serai peut-être en mesure de renseigner l'honorable député sur le sujet. La seule raison qui nous fasse hésiter à donner ce renseignement, c'est la sauvegarde de l'intérêt public.

J'aborde maintenant une question d'un intérêt plus local, celle très débattue, épineuse même, et pourtant intéressante, de la gestion de l'Intercolonial. Et d'abord, discutons le système de comptabilité qu'il convient de suivre à l'égard des chemins de fer. Tant sous le régime actuel que sous les régimes antérieurs, l'imputation de certaines dépenses de l'Intercolonial sur le compte du capital a donné lieu à des critiques, dont quelques-unes, peut-être, avaient

leur raison d'être, mais dont les autres n'étaient pas légitimées par une comparaison de ce qui se passe ailleurs. Grâce à l'initiative de la commission du commerce entre états, on se rend beaucoup mieux compte depuis quelques années de ce qu'il y a lieu d'imputer sur le compte du capital. Aux termes des décisions de cette commission, une certaine somme, variable d'un chemin de fer à l'autre, doit être chaque année consacrée à des améliorations, et toutes améliorations au delà de cette somme doivent être imputées sur le compte du capital. Cela, en vue d'empêcher qu'on ne grève les dépenses courantes de frais qui devraient aller grossir le capital. Sous le régime antérieur, caractérisé par le manque de méthode, tant que duraient les bonnes années, les compagnies étaient portées à imputer force dépenses sur le compte du revenu, et l'effet était de cacher au public le chiffre de leurs bénéfices nets. Mais la commission du commerce entre états s'étant appliquée à réglementer le tarif, a insisté pour que nombre de dépenses qu'on imputait naguère sur le revenu fussent capitalisées, afin que le public sût exactement à combien s'élevaient les bénéfices des compagnies de chemins de fer et que les tarifs fussent réglementés en conséquence.

Je sais que c'est le contraire de l'argument dont on s'est servi, mais c'est aujourd'hui l'absolue vérité d'après la décision de la commission du commerce entre états. Si nous admettons le principe maintenant adopté sur tous les chemins de fer américains, l'Intercolonial peut marcher de pair avec eux sur la question de savoir ce qui doit être imputé sur le capital et ce qui doit être imputé sur le revenu. J'irai plus loin: Je crois que par le passé nous avons imputé sur le revenu ce que, en vertu de la loi relative au commerce entre états, nous eussions été forcés d'imputer sur le capital.

M. HUGHES: Et *vice versa*?

L'hon. M. GRAHAM: Il n'y a pas de *vice versa* dans le cas actuel. Sur la question de savoir ce qui devrait être imputé sur le capital, il y a eu divergence d'opinions. On m'a dit en cette Chambre que certaines menues dépenses ne devraient pas être imputées sur le compte du capital, et que lorsqu'un chemin de fer est arrivé à un certain degré de développement, son compte du capital devrait cesser d'exister.

M. W. F. MACLEAN: Le ministre a prétendu que la commission du commerce entre états contrôle le compte du capital. Quand se propose-t-il de donner un contrôle semblable à la commission des chemin de fer du Canada?

L'hon. M. GRAHAM: C'est là une question qui devra être traitée par le parlement du Canada, dont mon honorable ami est un des membres. J'admets qu'il me paraît avoir fait son devoir sous ce rapport. Nous voulons traiter les chemins de fer du Gouvernement d'une manière à peu près aussi juste que nous traiterions le chemin de fer d'une compagnie. On semble oublier que, sur ce contient, environ 75 p. 100 des lignes appartenant à des compagnies ont dû être mises en liquidation, que le capital primitif a complétement disparu et que les actionnaires primitifs n'en ont jamais retiré le moindre profit. Si vous eussiez appliqué le même principe à l'Intercolonial, vous auriez pu, il y a quelques années, faire disparaître tous les capitaux qui avaient été placés dans cette entreprise, et recommencer à neuf comme l'ont fait les acheteurs de ces autres chemins de fer lorsqu'ils ont fait disparaître les placements primitifs au moyen d'une vente judiciaire. Chaque dollar placé au compte du capital sur le chemin de fer intercolonial figure encore aujourd'hui au débit de cette voie ferrée, tandis que, dans un grand nombre des lignes la moitié du capital primitif a été virtuellement anéantie au moyen de la liquidation.

On dit parfois que le chemin de fer intercolonial impute sur le capital de mêmes dépenses qui devraient être imputées sur le revenu. Sous ce rapport, je prétends que l'Intercolonial fait la même chose que les lignes des compagnies avec lesquelles il peut aussi se comparer au point de vue de l'ancienneté. Si le compte du capital d'un chemin de fer doit cesser au bout d'un certain nombre d'années, alors le chemin de fer de Baltimore et Ohio, qui compte 82 ans d'existence devrait bientôt toucher au terme de son compte du capital. Mais, il n'en est rien. J'ai devant moi son dernier rapport annuel, et je trouve dans ce rapport, imputés sur le compte du capital, des item de même nature que ceux qui, pour avoir été portés au compte du capital du chemin de fer intercolonial, ont soulevé des protestations. Par exemple, j'y trouve des articles comme ceux-ci: réparations des voies aux usines, $289.18; balance à wagon, $368.62; balance de la nouvelle voie, $983.69; améliorations des croisements de la voie, $98.23; nouveau bloc $142.44; voies d'évitement, nouveau bureau du chef de gare, augmentation de l'approvisionnement d'eau, nouveaux parcs, rotonde—tous ces item nous sont bien connus et nous les trouvons tous dans le compte du capital du chemin de fer Baltimore et Ohio, tel que présenté l'an dernier dans son 82ème rapport annuel. Le chemin de fer intercolonial fait donc précisément ce que font ces compagnies en ce qui concerne les dépenses imputées sur le compte du capital.

L'hon. M. FOSTER: Ce que je voudrais avoir pour ma propre information ce n'est

pas autant les item particuliers que les principes posés pour déterminer quelles sont les dépenses imputables sur le capital et quelles sont celles qui sont imputables sur le revenu. Si nous pouvions connaître ces principes qui sont maintenant appliqués aux Etats-Unis, sous le régime de la commission dont parle mon honorable ami, si le ministre nous les expliquait, cela serait d'une grande utilité pour la Chambre. Dans le cas d'une rotonde ou d'un bureau de chef du parc, il peut y avoir beaucoup de choses. Le bureau du chef de parc était-il destiné à en remplacer un autre qui avait été brûlé, ou était-ce une nouvelle construction nécessitée par le trafic et par conséquent, imputable sur le capital?

L'hon. M. GRAHAM: Le rapport dit un nouveau bureau pour le chef du parc.

L'hon. M. FOSTER: Qu'il s'agisse ou non d'un nouveau chef du parc, je suppose que la construction n'avait jamais existé et qu'il ne s'agissait pas de remplacer une ancienne construction.

L'hon M. GRAHAM: Je ne suis pas certain s'il s'agissait ou non d'un nouveau chef de parc. Je parlais tout simplement du bureau et mon honorable ami veut faire un jeu de mots. Les item contenus dans le rapport du Baltimore et Ohio sont identiques à ceux que nous avons dans notre propre compte du capital. Je crois que la règle suivie est celle-ci: Tout ce qui ajoute à la valeur de la propriété, toute amélioration qui augmente la valeur productive devrait aller au compte du capital. Un homme, dont l'opinion est considérée comme une très haute autorité, est allé jusqu'à dire que si vous enfoncez deux clous dans un madrier au lieu d'un seul, le second devrait être imputé sur le compte du capital.

L'hon. M. FOSTER: Ainsi, c'est là le principe. Nous pouvons le comprendre.

L'hon. M. HAGGART: L'honorable ministre voudra-t-il nous donner le principe tel qu'exposé par la commission?

L'hon. M. GRAHAM: Je l'ai donné en mes propres termes.

L'hon. M. HAGGART: Je veux dire la commission américaine. Dois-je comprendre que le ministre prétend avoir donné en ses propres termes la décision rendue par la commission américaine?

L'hon. M. GRAHAM: C'est ainsi que je comprends le principe en vertu duquel elle agit.

M. W. F. MACLEAN: Les chemins américains, par l'entremise de la commission, sont en train de systématiser toute la capitalisation et la comptabilité. Si nous pouvions savoir quels sont les principes et les règles adoptés aux Etats-Unis, ce serait un renseignement très utile.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que ce serait une bonne idée et je croyais avoir expliqué cela.

L'hon. M. FOSTER: D'après ce qu'a dit l'honorable ministre, si vous enfoncez un clou dans un madrier à côté d'un autre clou qui y était déjà, et si ce clou est utile, vous pouvez porter ce clou additionnel au compte du capital. Mais si le vieux clou est rongé par la rouille et si vous en mettez un neuf à sa place, ce ne serait pas un clou additionnel et cela ne pourrait être porté au compte du capital. Est-ce là l'interprétation ministérielle?

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai pas cité la règle de la commission du commerce entre états, mais j'ai cité l'opinion d'une autorité en matière de chemin de fer. En pratique, tout ce qui est neuf et tout ce qui donne une valeur additionnelle ou un moyen additionnel d'augmenter les recettes est imputable sur le compte du capital.

L'hon. M. FOSTER: Supposons qu'un clou soit rouillé et que vous en mettiez un autre pour le remplacer, cela offre un moyen additionnel d'augmenter les recettes, vu que le pouvoir de productivité serait moindre sans cela.

L'hon. M. FIELDING: Supposons que vous posiez un clou plus gros?

L'hon. M. FOSTER : Si vous vous mettez à mesurer, vos comptes seront excessifs. Le principe est absolu, si c'est là ce que nous comprenons. Ce qui a été utile et qui est usé n'est pas remplacé à même le capital. Mais ce qui n'a jamais été utilisé, qui est devenu nécessaire et devrait être utilisé est imputable sur le capital dès qu'on l'utilise?

L'hon. M. GRAHAM : Je crois que mon honorable ami a raison. La voie devrait être entretenue dans sa condition primitive à même le revenu, mais, autant que je puis découvrir, voici ce que toutes les compagnies de chemin de fer ont fait. Lorsqu'elles construisent une nouvelle gare pour en remplacer une ancienne, elles portent cela au compte du capital. Par exemple, les compagnies de chemins de fer vont être obligées de construire une gare à Toronto. Nonobstant le fait qu'elles ont déjà là une gare, chaque piastre de la nouvelle gare sera prise sur le compte du capital.

M. R. L. BORDEN : En vertu de quel principe?

L'hon. M. GRAHAM : Je ne cite pas un principe mais un fait.

M. R. L. BORDEN : En vertu de quel principe cela se fait-il?

L'hon. M. GRAHAM : La vieille gare devient inutile. Elle n'a plus aucune va-

leur pour le chemin de fer, et il faut en construire une neuve plus commode, plus moderne, et elle sera construite à même le capital.

Je veux citer certaines améliorations qui ont été faites à même le compte du capital.

M. BARKER : Depuis quelques années, toute la discussion en cette Chambre a eu pour objet la dépense pour rails d'acier ou pour ponts en acier ou en fer. La question n'était pas relative à ces sujets peu importants. Toute la question était de savoir si le ministre du jour ne profitait pas de la pose de rails plus lourds pour porter le tout au compte du capital. Il y avait sur la voie des rails de 66 livres à la verge déjà portés au compte du capital; il les faisait enlever et les remplaçait par des rails de 80 livres et il portait toute la quantité des rails de 80 livres au compte du capital. Nous avons protesté contre cela. Nous prétendions qu'il devait porter les rails de 66 livres au compte de l'entretien et les 14 livres de différence au compte du capital. C'est là un principe parfaitement reconnu.

L'hon. M. GRAHAM : Il le serait si vous mettiez au rebut les rails de 66 livres.

M. BARKER : Non. Vos rails de 66 livres font partie du matériel pour le montant de leur valeur.

L'hon. M. GRAHAM : La difficulté lorsqu'il s'agit d'accepter ce principe d'une façon absolue, c'est que les rails de 66 livres qui ont été remplacés par des rails de 80 livres sur la ligne-mère ont été posés ailleurs et sont encore en service actif. J'admets avec mon honorable ami que lorsqu'on vend les rails de 66 livres, le capital devrait être crédité pour le montant du produit de ces rails. J'irai même plus loin et je dirai que l'écart contre la valeur du rail léger lorsqu'il est mis hors de service, et le coût du rail lourd devrait être débité au capital. La pratique suivie sur les chemins de fer consiste à mettre de côté, chaque année, un certain montant pour le renouvellement des rails, comme l'a fait l'Intercolonial, mais on porte réellement la différence de la valeur des rails au compte du capital.

Maintenant, je veux expliquer certaines choses au sujet de l'Intercolonial et du montant d'argent dépensé pour ce chemin de fer. On a beaucoup parlé du nombre des locomotives sur ce chemin, et un honorable député, au cours de ses critiques, a démontré que nous avions l'année dernière le même nombre de locomotives que cette année. Il en conclut que nous n'avons pas amélioré le matériel roulant.

Il ne s'agit pas du nombre de locomotives ou de voitures de chemin de fer. Il s'agit de savoir les charges que peuvent remorquer les locomotives et de la capacité voiturière des wagons; et quand on renouvelle le matériel roulant, si on accroît la puissance de remorquage des locomotives ainsi que la capacité voiturière des wagons, alors la capacité du chemin de fer s'est accrue d'autant, et les chiffres deviennent alors quantité négligeable. Aujourd'hui, une locomotive peut remorquer des charges trois ou quatre fois supérieures à celles qu'elles traînaient il y a vingt ans, et une voiture de 60,000 livres peut transporter une charge deux ou trois fois supérieure à celle que transportait un wagon de marchandises, il y a quinze ou vingt ans. Voici quelques chiffres embrassant la période des treize années écoulées et on y trouvera d'intéressants détails sur les augmentations réalisées dans les divers services de l'Intercolonial:

—	1896.	1909.	Augmentation p. 100.
Longueur du réseau	1186·5	1479·13	25
Capital engagé	$55,277,034.63	$90,994,664.06	65
Nombre de locomotives	204	414	100
Puissance de traction des locomotives, livres	2,685,725	10,318,716	284
Service des voitures de voyageurs, nombre	276	450	60
Service des voitures de marchandises, nombre	6,667	12,692	90
Charrues, tranche-glace, nombre	77	103	30
Milles parcourus par trains	3,714,661	9,208,327	95
Milles parcourus par wagons	43,005,684	93,374,119	117
Locomotives, nombre des milles parcourus	3,842,502	6,865,204	79
Nombre de voyageurs	1,471,866	2,933,754	100
Tonnes de marchandises	1,379,618	3,552,739	160
Garages	157·25	365·74	132

Cette statistique trahit un progrès général.

Venons-en à la gestion du bureau de direction de l'Intercolonial, durant les neuf mois écoulés. Cette question est hérissée de difficultés, et je suis en mesure de développer ma thèse, de science certaine. On a adressé à cette commission des critiques

et parfois de sévères reproches. Au demeurant, je n'ai rien à y redire, car l'Intercolonial est une institution publique; or toutes ces affaires qui sont l'objet d'une gestion publique et relèvent du public sont toujours sujettes à la critique de la part des propriétaires. L'an dernier, la Chambre fut saisie de la question de création d'une commission et en fit une discussion approfondie. Au cours du débat, un honorable député déclara au ministre des Chemins de fer que s'il réussissait, cette session-ci, à informer la Chambre que le conseil d'administration avait géré ce réseau, sans intervention de la part du chef du ministère des Chemins de fer, celui-ci aurait certainement droit à nos félicitations. J'ai à peine besoin de dire qu'il ne m'a pas été facile de prendre pareille attitude, mais à tort ou à raison, je l'ai adoptée et tout ce qui a été fait sur l'Intercolonial, l'an dernier, est uniquement le résultat de l'œuvre du conseil d'administration. Le conseil créé se composait de M. Butler, le sous-ministre des Chemins de fer, M. Pottinger, M. Tiffin et M. Brady. M. Pottinger est un homme de grande expérience, qui connaît familièrement le réseau de l'Intercolonial, M. Tiffin était le chef de l'exploitation et M. Brady, le chef d'exploitation divisionnaire.

Ils organisèrent leur bureau en juin, mais leur besogne ne commença réellement qu'en juillet; ils s'assemblèrent régulièrement et discutèrent les questions intéressant à leur avis, l'Intercolonial. Leur œuvre commença à se manifester par des résultats tangibles sur le réseau; l'intérêt du réseau, voilà la pensée qui inspira leurs réformes, et ils envisagèrent l'Intercolonial comme un moyen de transport appartenant à tout le peuple canadien. Il est un fait bien connu qu'on a rappelé à la Chambre l'an dernier; c'est que l'année précédente, le trafic sur tous les réseaux avait sensibement décliné, et le chiffre des recettes sur toutes les lignes de voies ferrées, l'Intercolonial compris, était bien inférieur à celui de l'année antérieure. Le budget du réseau, pour l'exercice terminé le 31 mars dernier, accusait un déficit. Une forte diminution de recettes sans diminution correspondante dans le nombre des employés et des autres dépenses, a causé, l'an dernier, un déficit d'environ $800,000 dans le budget de l'Intercolonial. Le conseil se mit à la besogne, et en vue de rétablir l'équilibre dans le budget du réseau, entre les dépenses et les recettes et mettre ainsi l'Intercolonial sur un meilleur pied, il en réduisit l'effectif en congédiant 503 empoyés. Les compagnies de chemins de fer, plusieurs mois auparavant, avaient encore plus réduit le nombre de leurs employés. Je dois ajouter ici que, vu qu'il se fait constamment des vides, par suite du départ d'employés qui quittent le service de l'Intercolonial, quelques-uns des employés congédiés sont déjà rentrés au service, et à mesure qu'il se crée des vacances, je demande au conseil d'administration de donner la préférence aux vieux employés, afin qu'ils puissent être réintégrés dans leurs fonctions, en temps et lieu. Il deviendra ainsi possible de faire face aux difficultés occasionnées par le renvoi des employés, sans qu'il y eût de leur faute ce renvoi ayant été jugé nécessaire par le conseil qui trouvait l'effectif trop chargé.

Dans le but de faire les travaux de réfection sur l'Intercolonial et afin d'augmenter la production des ateliers neufs, on a engagé un expert, M. McKenna, qui s'est mis à l'œuvre et a réorganisé le service de sorte que le personnel fait beaucoup plus de besogne aujourd'hui avec les machines neuves qu'on n'en faisait autrefois.

M. HUGHES: On n'a pas congédié ces employés avant la dernière élection.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami parle-t-il de l'élection d'Ottawa?

M. LANCASTER: Le ministre vient de nous dire qu'il ne s'est pas immiscé dans la gestion de ce réseau, mais il semble, l'avoir fait, en demandant de réintégrer dans leurs fonctions les employés congédiés.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne me suis pas immiscé dans la gestion du réseau. Que la Chambre juge si l'attitude en question que j'ai adoptée constitue une immixtion dans cette gestion. J'ai suggéré comme mesure sage de donner, au besoin, de l'emploi aux anciens serviteurs, et ce n'est pas là de l'ingérence. J'ai ouvert un avis, et sans doute tout le monde sur ce réseau a exprimé un avis dans un sens ou dans l'autre.

Je puis affirmer que je ne me suis nullement ingéré dans la gestion de l'Intercolonial.

Dans l'impuissance où ils étaient de trouver un expert comme ils en voulaient pour la réorganisation des ateliers de locomotives, les membres du conseil choisirent trois sujets d'élite dans les ateliers mêmes; ils les envoyèrent aux ateliers du New-York Central, afin de s'initier aux travaux qui s'y font; puis ils revinrent avec de nouvelles idées qui seront utilisées ici et aideront à diminuer le coût de l'ouvrage, en augmentant la production avec un effectif moins nombreux; ou du moins, ils croient la chose possible.

On a réalisé d'importantes économies dans le service de l'entretien de la voie, service fort dispendieux. Les renouvellements et les réfections ont entraîné quelques frais et on a puisé ces derniers dans les recettes. Je veux montrer à la Chambre ce que nous faisons à cet égard; je vais donner lecture d'une liste des dépenses inscrites au compte des recettes:

Pluies exceptionnelles au Nouveau-Brunswick, sur la division de l'Est du Canada, cause d'affouillements, et entraînant des réfections au coût de	$ 2,673 65
Marées hautes exceptionnelles causes d'affouillements près de Dorchester	3,426 36
Chute de pluie exceptionnelle en Nouvelle-Ecosse, cause d'affouillements près d'Antigonish	2,141 78
Les feux de forêt, l'été précédent, ont detruit les bâtiments de la gare à Saint-Cyrille (Québec), à Carmel, Bathurst (N.-B.,) Daveluyville, bâtiments qu'on a tous reconstruits cette année au coût de	9,901 00
Remise des machines et plaque tournante à Pointe-du-Chêne	2,055 54
Cheminée de l'usine génératrice	1,702 68
Fortes réfections et bâtiments peints	2,828 23
Réfections de ponts et de ponceaux.	29,150 85
Ponts peints	21,977 35
Réfections exceptionnelles de quais.	11,102 72
Constructions et réfection de clôtures	36,408 48
Autres réfections coûteuses	8,138 43
Total	131,507 07
Renouvellements de rails	100,000 00
Total	$231,507 07

Ainsi, nous avons mis de côté pour le renouvellement des rails enlevés, $100,000. Les compagnies de chemins de fer américaines mettent de côté une certaine somme, annuellement, pour cet usage. Nous avons fait le ballast de 55 milles et demi de chemin de fer. Si j'appelle l'attention sur ce point, c'est qu'on a affirmé dans les journaux qu'on n'a pas installé de traverses neuves, cette année, sur l'Intercolonial. Je tiens à dire à la Chambre que, durant les neuf mois écoulés, on a placé sur l'Intercolonial 574,237 traverses neuves; on a renouvellé les rails sur 11 milles et demi de voie ferrée, et ce sont des rails d'acier neuves, de 80 livres à la verge (il s'agit ici uniquement du compte des recettes) et sur 5 milles et demi de voie on a fait la repose de rails de 67 livres. On a généralement fait les travaux d'entretien de la voie.

J'aborde une autre question intéressante et je dois ici renvoyer à mon prédécesseur le mérite de ce perfectionnement. Durant sa dernière année de service, il inaugura un système consistant à mettre de côté, chaque année, une certaine somme affectée à l'entretien de l'outillagee sur le réseau. C'est durant l'exercice 1907-1908 qu'on inaugura le système consistant à porter au compte du revenu une somme fixe annuelle affectée au renouvellement de l'outillage. Cette année-là, on fit de forts achats de matériel et la somme inscrite au débit du fonds en question, le 31 mars 1908, était de $57,755.63. Au cours de l'exercice 1908-1909, le trafic déclina, nombre de voitures demeurèrent inutilisées; la construction des ateliers neufs tirait à sa fin et il était impossible d'entreprendre d'une manière satisfaisante des travaux de grande importance; l'outillage était amplement suffisant; on laissa donc le fonds se grossir, et le 31 mars 1909, il existait un crédit de $207,262.20. Au cours du présent exercice, on a porté au crédit de ce compte une somme mensuelle de $25,000, de sorte que, fin de décembre, le fonds se montait à $439,000.

Un marché a été conclu pour la livraison du matériel roulant suivant, avant le 1er avril et les sommes dont je vais donner lecture proviennent des recettes du chemin de fer:

1 locomotive grande vitesse modèle du Pacifique	$ 22,600 00
10 locomotives petite vitesse	196,000 00
30 wagons de 50 tonnes en acier pour charbon	45,480 00
6 wagons à bagages pour trains express	9,804 00
3 wagons-lits de première classe	41,600 00
5 wagons de voyageurs première classe	58,890 00
3 wagons pour la poste	25,800 00
2 wagons pour bagages	13,050 00
3 wagons pour colons	32,700 00
Total	$445,924 00

On peut me demander immédiatement: Est-ce une amélioration ou est-ce du nouveau? Je répondrai que tout cela ne provient pas du compte capital. J'ai dit à la Chambre que $25,000 par mois suffiraient d'abord pour entretenir notre matériel. Or pendant les trois mois prochains on placera $25,000 par mois à compte de ce fonds, de sorte qu'à la fin de l'année, après avoir dépensé la forte somme dont j'ai parlé il y aura un reliquat de $60,000 dans ce fonds comme réserve pour commencer l'année prochaine. Mais, dira-t-on, ces wagons d'acier de 50 tonnes ont remplacé un grand nombre d'autres wagons et vous n'en avez pas autant. C'est vrai, nous remplaçons 153 wagons en bois et 29 wagons à charbon de 20 tonnes. Des anciens wagons, un seul avait une capacité de 1,498 tonnes tandis que les nouveaux ont une capacité de 1,500 tonnes.

Il y a un bénéfice qui proviendra du transport, parce qu'il y a autant de poids mort en moins à remorquer qu'il y en avait avec tous les anciens wagons que nous possédions. De sorte qu'il y a non seulement un petit bénéfice quant à la capacité de transport avec ces nouveaux wagons, mais il y a encore un gain considérable dans le remorquage d'un poids mort plus léger. Neuf nouvelles locomotives ont été achetées pour en remplacer plusieurs autres vieilles et petites. Ces neuf locomotives nouvelles ont une force de traction de 338,697 livres tandis que les locomotives qu'elles remplacent avaient une force de traction de 304,681 livres.

Je signalerai qu'en plus, nous avons dépensé l'année dernière pour entretien, à même le revenu:

Réparations aux locomotives	$553,500
Wagons de voyageurs	194,800
Wagons de marchandises	440,900

La moyenne du nombre de wagons de marchandises réparés par mois a été de 1,200, des locomotives et wagons de voyageurs, 10.

J'avais songé à faire entrer dans nos archives quelques opinions d'hommes qui ont voyagé sur cette ligne et qui sont compétents pour en parler, mais je me bornerai à en citer une seule et je demanderai aux honorables députés d'Ontario de vouloir bien faire attention à cette question particulière parce qu'elle fait ressortir le fait que la province d'Ontario retire ainsi que les autres provinces quelques bénéfices de l'Intercolonial comme chemin de fer de l'Etat et des tarifs qu'il a toujours imposés. Celui qui donne son avis a été pendant de nombreuses années un expéditeur de farine par l'Intercolonial et il écrit ainsi qu'il suit, au mois de septembre:

Nous devons féliciter l'Intercolonial pour le magnifique service qu'il a donné à la province et nous nous efforçons de vous aider en confiant à votre ligne tout ce que nous pouvons.

Je dis qu'un témoignage de ce genre, venant d'un homme d'affaires qui utilise cette ligne et qui va continuer à l'utiliser, en raison de ses grandes facilités, devrait compter pour quelque chose dans le résumé des travaux de la commission de direction.

M. SPROULE: Son nom?

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que mon honorable ami ne le voudrait pas.

M. SPROULE: Certainement, je tiens à le connaître.

L'hon. M. GRAHAM: Un de ces jours je demanderai à mon honorable ami un nom, quand je saurai qu'il ne voudra pas me le donner.

M. SPROULE: C'est d'après le principe de demander à son frère s'il est un coquin.

L'hon. M. GRAHAM: Je considère chacun comme honnête jusqu'à ce que le contraire soit prouvé.

M. LANCASTER: Une lettre anonyme n'a pas beaucoup de valeur.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas du tout une lettre anonyme. Je donnerai à tout honorable député le nom s'il me le demande, mais je n'ai pas besoin de faire paraître le nom de ce citoyen dans la Chambre.

L'hon. J. HAGGART: Je propose que la lettre soit déposée sur le bureau.

L'hon. M. GRAHAM: Il se peut que ce ne soit pas un document public.

Je passe maintenant à la question du trafic de l'Intercolonial. Je pourrais discuter cette question longuement, mais je me bornerai au trafic du blé qui est d'intérêt actuellement et qui peut devenir plus intéressant dans l'avenir quand il s'agira de résoudre le vaste problème de transporter les marchandises de l'Ouest dans nos ports de mer. Jusqu'au 4 janvier 1910, nous nous sommes engagés à transporter à Halifax 329,699 boisseaux contre 81,904 boisseaux l'an dernier. Pour Saint-Jean, nous avons accepté, jusqu'au 4 janvier, de transporter 1,165,967 boisseaux contre 525,753 l'an dernier.

M. E. M. MACDONALD: Puis-je demander à l'honorable ministre d'où provient ce blé?

L'hon. M. GRAHAM: Il nous est livré par le Grand-Tronc.

M. LANCASTER: Quel est le tarif pour ce blé, de Montréal à Saint-Jean?

L'hon. M. GRAHAM: Si le transport s'effectuait précisément entre Montréal et Saint-Jean, le tarif serait presque le même que celui du Pacifique-Canadien. Je crois que ce serait le même.

M. LANCASTER: C'est-à-dire où l'Intercolonial le transporterait.

L'hon. M. GRAHAM: L'Intercolonial le transporte là et il doit faire 200 milles de plus que le Pacifique-Canadien, pourtant il le transporte pour le même prix, ce qui montre une des difficultés de l'administration de l'Intercolonial, en concurrence avec une ligne d'un parcours de 200 milles plus court, à un point donné.

Il y a quelque temps, j'ai parlé des chemins de fer dans les autres pays et je demande aux honorables députés d'y apporter une attention particulière, si ce n'est pas trop ennuyeux pour eux afin de se rendre compte des conditions qui existent au Canada, avec notre Gouvernement qui possède un chemin de fer, en comparaison de ce qui se passe avec les autres gouvernements ou les citoyens possédant un chemin de fer dans les autres pays. Je désire placer dans nos dossiers le tableau suivant:

Pays.	Nombre des voyageurs par mille de chemin de fer.	Tarif des voyageurs.	Tonnage des marchandises par mille.	Tarif moyen des marchandises par mille.	Coût par mille.	Longueur des lignes en milles.	Habitants par mille de ligne.	Salaire moyen des employés.
		Cents.	Tonnes.		$			$
Australie-Sud	82,816	1·3	146,437	2·08 cts.	37,250	1,916	188	
Nouvelle-Galles du sud...	85,674	0·84	169,050	2·00 "	64,365	3,471	393	
Allemagne....	482,142	0·99	833,136	1·41 "	107,272	35,652	1,587	252.82
France.....	368,281	1·5	460,284	1·46 "	126,350	29,293	1,333	
Italie..	147,141	1·96	183,446	2·42 "	109,560	10,203	3,119	
Russie.....	266,356	0·68	833,618	9·32 mill.	83,080	35,214	2,941	
Autriche-Hongrie.....	398,904	0·47	113,688	2·07 cts.	87,816	25,618	1,854	
Grde.-Bretagne et Irlande.	417,219	1·54	558,126	2·31 "	272,291	23,058	1,786	261·00
Etats-Unis.....	121,862	2·014	1,040,212	7.57 mill.	58,664	227,455	349	641·00
Canada.....	84,342	1·921	545,991	7·27 "	55,638	24,104	300	505·00
Chemin de fer I.-C.....	95,583	1·775	658,372	0·575 cts.	62,885	1,447	.....	633·00

M. W. F. MACLEAN: Je comprends par ces chiffres que les chemins de fer de l'Etat accordent des tarifs inférieurs aux chemins de fer appartenant à des compagnies privées en Angleterre.

L'hon. M. GRAHAM: Il semblerait, d'après des rapports spéciaux que leurs tarifs sont moindres que les tarifs de marchandises en Angleterre. Mais il y a cette difficulté que nous devons faire un travail d'imagination pour avoir les chiffres des résultats des chemins de fer en Angleterre, parce qu'ils ne veulent pas nous donner et en réalité ne nous donnent pas de renseignements et ils ont même passé une résolution disant que ce n'était pas nécessaire. Il est en conséquence difficile d'obtenir un renseignement statistique de ces lignes, mais nous avons leurs renseignements de trafic et nous avons obtenu ces chiffres par déduction.

M. HUGHES: Quelle est la comparaison entre les tarifs de marchandises en Allemagne et au Canada?

L'hon. M. GRAHAM: Les tarifs de marchandises en Allemagne sont beaucoup plus élevés. Ils sont presque trois fois plus chers que ceux de l'Intercolonial et plus du double de ceux des autres chemins de fer. Je tiens à déclarer avant de quitter ce sujet que la moyenne des salaires payés aux employés de l'Intercolonial n'est dépassée que dans un seul pays, aux Etats-Unis.

La moyenne payée aux employés de l'Intercolonial est de $128 de plus que celle payée aux autres employés de chemins de fer du Canada. C'est environ trois fois plus que les employés de chemins de fer sont payés en Angleterre et à peu près deux fois autant qu'en Allemagne. La commission de direction a adopté le système d'avoir une division pour les achats, dont le chef, M. Lavoie, est à Ottawa. D'après l'expérience que j'ai faite avec lui, et c'est un employé qui est au service du chemin de fer depuis plusieurs années, je dirai que ce n'est pas seulement un homme habile et industrieux, mais je le crois absolument honnête et droit; c'est un jeune homme qui rend de grands services. Les achats sont tous faits par soumissions et les offres sont ouvertes dans le département par M. Lavoie, sous la surveillance du sous-ministre. Je dois ajouter que je suis si satisfait de cet arrangement que je pense augmenter quelque peu le personnel, de façon à confier à cette division tous les achats de fournitures pour les canaux et autres besoins.

Je donnerai maintenant le nombre des employés de l'Intercolonial pendant les neuf derniers mois et les salaires qui leur ont été payés pour montrer à la population du pays et à nos amis combien d'argent nous versons chaque mois aux employés de l'Intercolonial.

Cela ne représente aucunement l'argent dépensé en achats, mais l'argent payé aux employés et je prétends que sous ce rapport, l'Intercolonial peut soutenir très avantageusement la comparaison avec les autres chemins de fer du Canada.

Moyenne du nombre des employés et des salaires payés pendant les neuf mois expirés le 31 décembre 1909.

	Nombre des employés.	Salaires par mois.
Entretien du chemin.. ..	2,671	$ 90,804 48
Entretien du matériel.. ..	2,508	113,699 49
Service du transport	3,213	197,762 98
Service du trafic..	78	5,966 33
Dépenses générales..	143	8,449 63
Imputable sur le capital..	133	6,884 97
Magasins..	88	3,902 98
Total..	8,833	$427,470 86

Le tableau suivant donne un résumé de l'exploitation du chemin pendant les neuf mois expirés le 31 décembre 1909:

Les dépenses de premier établissement, pendant l'année seront approximativement de $1,280,000, contre $3,867,232.60, l'an dernier.
Les recettes brutes, pendant les neuf mois expirés le 31 décembre 1909.. .. .. $7,073,300 97
Une augmentation de $442,154.87 sur l'année précédente.

Les frais bruts d'exploitation, se sont élevés à..	$6,310,912 36	
Une diminution de $757,087.98.		
Frais d'entretien pour renouvellement de rails..	100,000 00	
		6,410,912 36
Ce qui laisse une recette nette pour les neuf mois expirés le 31 décembre 1909, de..		$662,388 61

On ne peut que calculer approximativement les recettes nettes de l'année, mais nous avons un hiver très doux, et l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) sait que cela veut dire beaucoup. Je puis prédire que si certaines circonstances imprévues et inévitables ne surviennent, l'excédent, à la fin de l'année, le 31 mars prochain, s'élèvera à $662,388.61, au moins, et dépassera probablement un peu le chiffre.

Je désire faire quelques remarques concernant le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Il ne fait pas partie de l'Intercolonial. Il est construit sur l'île du Prince-Edouard et mesure environ 260 milles Je tiens à m'expliquer clairement et franchement sur cette question et je dis qu'il est inutile d'espérer, qu'il n'est pas raisonnable d'espérer et que personne n'espère que ce chemin de fer puisse être exploité de manière à donner des bénéfices. Le trafic de l'île n'est pas suffisant pour que les recettes égalent les dépenses, et nous sommes préparés et nous devons être préparés, à exploiter ce chemin de fer pour l'avantage de cette population et à combler à même le revenu consolidé du département des Chemins de fer les déficits qui se produiront, car il y aura toujours des déficits, quoi qu'on fasse, tant qu'on donnera à cette population un service convenable. Des navires d'un faible tonnage font le cabotage autour de l'île et transporte une grande partie du trafic et le chemin de fer rend autant de services que possible au public. J'ai beaucoup de sympathie pour les citoyens de cette province qui se plaignent de ne pas avoir un service de voyageurs comme celui qu'ils désireraient avoir; cela ne veut pas dire qu'ils n'ont pas le service de voyageurs auquel ils auraient droit, en prenant strictement comme base les recettes du chemin, car dans ce cas, il faudrait cesser complètement le service, ou donner un service insuffisant.

Mais c'est une grave question de savoir si nous ne devrions pas améliorer le service des voyageurs sur l'île et être prêts, vu les difficultés qui existent et l'isolement de cette population, à prendre sur le fonds consolidé du Canada une somme suffisante pour donner à cette province un service de voyageurs convenable et suffisant. Les représentants de l'île du Prince-Edouard demandent avec instance la construction de lignes d'embranchements et nous devrons probablement en construire, mais c'est une question qui sera réglée plus tard.

Je tiens à dire cependant que toutes mes sympathies sont acquises à cette population, en considération des conditions existantes, et lorsque nous aurons à étudier la question des chemins de fer dans cette île, je demande à la Chambre de ne pas se placer, pour la discuter, au point unique et rigoureux des affaires, car dans ce cas, il serait impossible de donner à cette population le service qu'elle mérite d'avoir.

Pendant l'exercice en cours, la somme imputable sur le capital, dépensée pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, s'élèvera à $170,000. L'an dernier elle était de $561,206.90. Le 30 novembre, le déficit s'élevait à $44,554.45 et je calcule qu'à la fin de l'exercice, il aura atteint environ $70,000, contre $89,010.78 qu'il était l'an dernier.

On a beaucoup entendu parler des tarifs en vigueur sur l'Intercolonial. On a fait observer que les prix sur l'Intercolonial entre Saint-Jean et Halifax sont les mêmes que sur le Pacifique-Canadien, bien que le parcours soit de 200 milles plus long. Les prix sur les lignes rivales sont toujours les mêmes; mais je tiens à constater que là où il n'y a pas de concurrence, les taux du Pacifique-Canadien ou de tout autre chemin appartenant à des compagnies privées sont plus élevées que sur l'Intercolonial.

Je demande de plus aux honorables députés de Québec et d'Ontario, et plus particulièrement aux honorables députés de l'Ouest, si d'après leur propre expérience, ils supposent que le public n'aurait pas payé des prix deux fois et demi plus élevés, si pendant ces nombreuses années, le monopole exercé par l'Etat dans les provinces de l'Est avait été entre les mains de compagnies privées. L'existence de ce chemin de fer a valu des millions de dollars à la population des Provinces maritimes et des millions à ceux qui ont été obligés de faire transporter leurs marchandises par le chemin de fer de l'Etat, lorsqu'il n'y avait pas de concurrence.

On ne peut pas se rendre compte du bien que ce chemin de fer a fait au pays, par un examen superficiel et rapide de la question; pour en avoir une idée juste, il faut considérer l'Intercolonial comme partie intégrante du système des transports au Canada et un régulateur des tarifs de chemins de fer avant l'institution de la commission des chemins de fer.

Je suis convaincu que l'Intercolonial est aussi bien administré et exploité que tout autre chemin de fer au Canada. Etant donné le trafic, je crois qu'il fait circuler un plus grand nombre de trains et arrête à un plus grand nombre de gares et offre plus de facilité aux voyageurs qu'aucun autre chemin de fer dans le monde entier.

L'hon. M. HAGGART: Quels sont les tarifs pour voyageurs et marchandises sur l'Intercolonial, comparés aux mêmes prix sur les chemins de fer dans Québec et Ontario?

L'hon. M. GRAHAM: Les prix pour les marchandises sur l'Intercolonial, là où il n'y a pas de concurrence, sont de beaucoup moins élevés que sur les autres chemins de fer là où il n'y a pas de concurrence. Les tarifs pour les voyageurs sont, je crois, à peu près les mêmes.

L'hon. M. HAGGART: Et pour les marchandises?

L'hon. M. GRAHAM: Là où l'Intercolonial a un monopole, les tarifs sont moins élevés; mais là où il y a concurrence, ils sont exactement les mêmes.

L'hon. M. HAGGART: Comment supportent-ils la comparaison avec ces tarifs fixés par la commission des chemins de fer?

L'hon. M. GRAHAM: Les tarifs fixés par la commission sont plus élevés que ceux de l'Intercolonial; si l'Intercolonial appartenait à une compagnie, la commission lui permettrait d'exiger des prix plus élevés que ceux que nous avons.

M. W. F. MACLEAN: Avant que l'honorable ministre termine ses explications, je désirerais un renseignement. Il nous a fait part de ses observations concernant les chemins de fer d'Etat en Europe et il a fait certaines comparaisons entre ces lignes et celles qui sont exploitées par des particuliers. Mais, il ne nous a pas dit quelle politique il entend suivre à l'égard de l'Intercolonial. J'ai cru comprendre qu'il est à demi converti à la nationalisation. Après les constatations qu'il a été à même de faire en Europe, et après les bruits qui ont courru que le Gouvernement songe à renoncer à exploiter l'Intercolonial, il serait intéressant de savoir ce qu'il se propose de faire

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député me pose une question assez générale qui tend à rouvrir la discussion sur les chemins de fer d'Etat par opposition aux chemins de fer exploités par des particuliers. A d'autres affaires il faut parfois d'autres conseils et il arrive aussi que les circonstances modifient la situation. Mais mon honorable ami peut être certain qu'il n'y a aucun danger immédiat que ce chemin soit livré à une compagnie privée. Je déclare à la Chambre que je me propose de continuer à faire administrer l'Intercolonial par une commission et de nommer un nouveau membre dans cette commission d'ici à quelques semaines, et que cette nomination sera faite en vue de l'intérêt du public et du chemin de fer.

Je demande pardon à la Chambre de l'avoir retenue aussi longtemps; mais je me suis efforcé de mettre sous les yeux du Parlement et du pays la situation générale, concernant nos canaux, nos chemins de fer et les autres grandes entreprises dans lesquelles le pays est engagé. J'ai consacré une attention particulière à notre chemin de fer d'Etat, dont l'exploitation depuis neuf ans, a donné de bons résultats, et qui, je l'espère, avec le concours de ceux qui en ont été chargés depuis neuf mois, continuera à donner au public un service de premier ordre, à des prix raisonnables, sans que l'exercice se solde par un déficit.

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

Reprise de la séance.

2e LECTURE

Du projet de loi (n° 117), provenant du Sénat (J), et tendant à faire droit à George-Robert Bottonshaw.

REPRISE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET DES CHEMINS DE FER ET DES CANAUX.

L'hon. JOHN HAGGART (Lanark): Monsieur l'Orateur, je me propose de suivre aussi brièvement que possible l'honorable ministre des Chemins de fer dans ses remarques concernant l'Intercolonial. J'approuve cordialement les éloges mérités qu'il a adressés au sous-ministre des chemins de fer, M. Butler, à l'occasion de son départ du service. Dans tous mes rapports avec M. Butler, je l'ai toujours trouvé courtois, complaisant, dévoué, comme doit l'être tout fonctionnaire de l'Etat, et je me joins à l'honorable ministre pour lui souhaiter du succès dans sa nouvelle carrière. L'honorable ministre nous a informé que le successeur de M. Butler était autrefois sous-ministre des Travaux publics dans Ontario. M. Campbell peut avoir toutes les aptitudes voulues pour remplir cette fonction; pour ma part, je ne connais rien de ses aptitudes, et l'honorable ministre vient de dire qu'il se proposait de nommer aussi un ingénieur en chef qui remplirait les fonctions maintenant exercées par M. Campbell.

Quant à la question des moyens de transport, l'honorable ministre nous a cité les différents projets qui intéressent le pays sous ce rapport; il a également fait allusion à quelques nouvelles propositions qui, à son sens, intéressaient vivement le public. Il a fait une légère allusion au canal Welland; il ne s'est pas arrêté, loin de là, à nous exposer ce qui serait, à mon sens du moins, une solution du problème des transports pour le Canada, je veux parler du canal de la baie Georgienne. Le

projet d'un chemin de fer à la baie d'Hudson, d'après lui, devrait être réalisé; il croit que la population du Nord-Ouest retirerait de cette entreprise de grands avantages, puisque ces travaux lui permettraient de réaliser une économie sur le coût du transport de ses produits. Il croyait que les quantités énormes de grain qu'on exportait de cette région permettraient aux cultivateurs de réaliser un bénéfice additionnel, bénéfice qui serait de 5 cents par boisseau, si cette voie ferrée se construisait. Eh bien, monsieur l'Orateur, le projet d'un chemin de fer à la baie d'Hudson fut l'un de ceux qu'on étudia d'abord quand j'entrai à la Chambre pour la première fois, il y a trente-sept ans. Il me fait plaisir de constater que cette idée devient pratique aujourd'hui, car je fus l'un des auteurs de ce projet. En ce temps-là deux projets se faisaient concurrence. Les auteurs d'un de ces projets déclaraient que le seul port sur lequel on devait se diriger, c'était celui de Fort-Churchill, tandis que les adversaires de cette idée défendaient les avantages de Port-Nelson. L'honorable Wm Macdougall était l'auteur d'un de ces projets, tandis que, pour ma part, j'approuvais l'autre. Après un examen minutieux de tout ce qui se rapportait à cette question, après avoir lu et relu avec intérêt les narrations de tous les voyages entrepris par des officiers britanniques à la baie d'Hudson, ainsi que tous les rapports des capitaines de goélettes qui avaient fait la navigation de ces eaux depuis trente ou quarante ans, nous en sommes venus à la conviction que la baie était navigable durant une certaine partie de l'année.

Quelle était cette durée? Je l'ignore. La longueur variait suivant les caprices des différentes saisons.

Je vois que l'honorable ministre cite dans son rapport un document préparé par M. Armstrong qui demande qu'on choisisse comme point terminus Port-Nelson qu'il préfère de beaucoup à Fort-Churchill. M. Armstrong dit que la glace ne prend pas à Port-Nelson durant toute la saison; que la navigation se prolonge un mois de plus à Fort-Churchill, et un mois encore de plus si l'on descend vers le sud. A ce propos, je signalerai à l'attention de mon honorable ami, le ministre des Travaux publics (M. Pugsley), la déclaration de M. Armstrong qui prend fait et cause pour Port-Nelson comme point terminus, parce que cette déclaration nous fait entrevoir le superbe dragage qu'il faudrait exécuter dans cette partie du pays—un véritable Elysée pour le dragage, quoi! A cinq ou six milles de Churchill se trouve un banc de sable, et il faudrait exécuter du dragage le long des rives du Nelson sur une distance d'environ 10 milles, si l'on voulait fournir aux vaisseaux les avantages nécessaires. M. Armstrong fait ressortir une autre raison qui milite en faveur de Port-Nelson dans son plaidoyer en faveur du système de canaux qu'il prône pour le transport des marchandises. Je constate que l'honorable ministre s'est converti à cette idée depuis son voyage en Allemagne. Il a trouvé que les Allemands, qui sont un peuple pratique et d'un grand sens commun, favorisent ce qui est, après tout, le moyen démocratique de transporter et les marchandises et les voyageurs par eau.

L'un des avantages de Port-Nelson, d'après M. Armstrong, c'est la possibilité de construire un canal parallèle à la voie ferrée jusqu'à Port-Nelson, au sud, jusqu'au lac Winnipeg au nord. Eh bien, cela n'est pas réalisable dans un avenir très rapproché, mais la chose n'est pas impossible et nous pouvons toujours avoir des communications fluviales entre Winnipeg et la baie d'Hudson. Il a cet avantage sur la route de Fort-Churchill, parce que le cours du fleuve est très impétueux et fort accidenté. Mais je voudrais appeler l'attention de l'honorable ministre sur un point. Malgré tous les rapports et toutes les allusions que l'on a fait sur la valeur particulière de tel ou de tel port, en parlant de ce qu'un port se trouvait ouvert à la navigation un mois de plus qu'un autre, la période de navigation n'est aucunement déterminée par la longueur de la saison ouverte à un port particulier, mais par la navigation des détroits. Peu importe qu'un port soit ouvert durant toute l'année, si l'on ne peut naviguer dans les détroits durant plus de quatre mois.

L'honorable ministre a parlé d'une économie de 5 cents par boisseau dans le transport du grain. Eh bien, nous avons discuté cette question sur toutes ses faces, il y a quelque vingt-cinq ans, et l'on a établi alors que nous pourrions expédier le grain de Winnipeg et de la plupart des points échelonnés sur le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à la tête du lac Supérieur, à meilleur marché que nous ne pourrions le faire, si nous l'expédions à la baie d'Hudson. On a fait maints et maints calculs pour démontrer que de la tête du lac Supérieur jusqu'à Liverpool, on pourrait livrer le grain à meilleur marché que nous ne le pourrions si ce grain était expédié de Fort-Churchill à Liverpool. Cela peut sembler étrange. La navigation est ouverte six mois durant dans le lac Supérieur et dans le Saint-Laurent. Les navires qui font cette navigation sont des steamers partant de Montréal et de Québec qui se rendent à Liverpool, mais cela durant sept mois seulement de navigation.

Mais il y a un autre avantage pour eux. Le reste de l'année on peut les employer dans d'autres parties du monde. Les steamers qu'on placerait sur la route de la baie d'Hudson devraient être construits

spécialement pour ce service; ils seraient donc complètement inutiles le reste de l'année. Quoi qu'il en soit, ce projet semble bien beau, et il est certain que le Gouvernement tentera de le réaliser. Mais je signale tout cela afin de faire disparaître, si cela est possible, l'idée que l'honorable ministre semble avoir de cette épargne de 5 cents par boisseau du grain du Nord-Ouest que l'on réaliserait en expédiant ce grain *viâ* la baie d'Hudson. D'après les renseignements que j'ai pu me procurer en ce temps-là, je crois qu'on peut en réalité transporter le grain de l'Ouest jusqu'au lac Supérieur et de là jusqu'à la Grande-Bretagne, à meilleur marché qu'on ne pourrait le faire en se servant de la route de la baie d'Hudson. S'il en est ainsi, et je crois ne pas me tromper, la nécessité de ce chemin de fer à la baie d'Hudson n'est pas très urgente.

Je me suis permis d'appeler l'attention du Gouvernement quand le projet du Transcontinental a été soumis à la Chambre, sur l'erreur commise dans l'estimation du coût de cette voie ferrée, et voici que l'honorable ministre déclare aujourd'hui que le chemin de fer de la baie d'Hudson, avec ses installations terminales, nous coûtera environ $18,000,000. C'est un montant énorme à ajouter à d'autres dépenses considérables que nous contracterons maintenant pour la construction de chemin de fer et pour l'amélioration de nos voies de transport. Que l'honorable ministre me permette de lui dire que s'il étudie attentivement cette question, il constatera que la solution de ce problème de transport au Canada se trouve dans la construction du canal de la baie Georgienne. J'ai prôné ce projet depuis des années.

Dieu sait que je n'ai aucun intérêt personnel dans cette entreprise, non plus que mes électeurs, puisque nous sommes à michemin entre ces deux voies enchantées, le fleuve Saint-Laurent et la rivière Ottawa. On pourrait me taxer de vantardise si je mentionnais que je parle en toute sincérité en disant que le canal de la baie Georgienne constitue l'entreprise la plus sage dont l'Etat puisse se charger.

La nature nous a favorisés en nous plaçant dans une situation géographique qui nous permet d'avoir la haute main, non seulement sur le commerce du Canada, mais encore sur celui de l'Amérique britannique du Nord. Je suis heureux de constater que l'honorable ministre est converti, jusqu'à un certain point, à mes vues, car il a exprimé le sentiment que je viens d'énoncer, et en l'entendant parler ainsi, je me demandais s'il n'avait pas dans l'idée le canal de la baie Georgienne. Qu'on me permette de conseiller les ministres: Soyez économes dans toutes vos dépenses, économes parce que le pays a besoin de cette économie et qu'en la pratiquant vous enseignerez au peuple ce qui est juste et faux dans la science de l'administration. J'ai étudié cette question depuis mon enfance; je connais la géographie de mon pays, et je demande au Gouvernement de croire en ma parole quand je lui dis que la solution du problème des transports se trouve dans la construction du canal suivant la route tracée par les anciens voyageurs, jusqu'à l'Ottawa, par le lac Nipissing et le long des rives septentrionales du lac Supérieur jusqu'à l'Ouest.

Mais assez sur ce sujet; nous avons à traiter beaucoup d'autres questions ce soir et j'aimerais être aussi bref que possible.

L'honorable ministre des Chemins de fer nous a parlé des $7,000,000 déjà dépensés dans cette entreprise du pont de Québec; m'est avis qu'il ne s'est produit, au Canada, rien d'aussi disgracieux que l'action du Gouvernement dans cette affaire en particulier.

On nous engage à souscrire un montant d'argent considérable dans le but d'aider à la construction de ce pont. Ce dernier appartenait à une compagnie; celle-ci fut aidée, non seulement par le gouvernement fédéral, mais encore par le gouvernement provincial et par la ville de Québec. Quand le pont s'est écroulé, on aurait pensé que les entrepreneurs et que les personnes intéressées dans la compagnie qui construisait ce pont auraient souffert des pertes. Mais non, dans la générosité de nos cœurs, nous avons remboursé tout l'argent avancé par les membres de cette compagnie, en y ajoutant l'intérêt; nous avons remis tous les deniers qu'avaient fourni la ville de Québec et le gouvernement de cette province pour aider cette entreprise, sans nous occuper davantage de cette compagnie. C'était un acte de générosité qui n'a pas son parallèle dans l'histoire du monde.

M. SPROULE: Acte de générosité! Cela ressemble plutôt à un acte de malhonnêteté.

L'hon. M. HAGGART: Je ne dis pas qu'il y ait de la malhonnêteté dans cela. On a peut-être agi ainsi pour des raisons d'Etat ou pour des fins politiques. Le premier ministre représente la ville de Québec; il se trouvait intéressé à ce que cette dernière n'éprouvât aucune perte, mais je ne crois pas qu'il y eût de la corruption dans cela; s'il en existait, je l'ignore et je n'ai entendu personne d'autorisé dire cela en ma présence; je cite simplement les faits que je connais. En quelle posture nous trouvons-nous maintenant? Après l'écroulement du pont, nous avons obtenu les services d'ingénieurs pour préparer un plan pour les fondations, mais ils n'ont pu jusqu'à présent décider s'il faut construire un pont suspendu, ou un pont à consoles et voilà pourquoi on va demander des soumissions pour ces deux sortes de po

L'honorable ministre nous dit qu'il ne nous fournira pas l'estimation du coût. Voilà qui est curieux, et c'est la première fois que j'entends dire pareille chose en ce Parlement. Quand le Gouvernement s'adresse à nous pour nous demander de l'argent destiné à une entreprise quelconque, la première chose qu'il doit faire, c'est de fournir les plans des ingénieurs et l'estimation du coût. Mais on nous dit que si l'on agissait de cette façon dans le cas présent, cela pourrait donner un avantage à quelque entrepreneur. Eh! bien, si l'honorable ministre craint cela, il peut réduire à un prix minime les estimations, et cela lui permettra de sortir de cette difficulté.

On se rappelle qu'à l'occasion du débat que souleva la construction du Transcontinental, le ministre des Finances affirma, après avoir fait un calcul d'une minute et tenu compte de certaines choses, que l'entreprise ne devait coûter au pays que la somme de $13,000,000. Je lui fis alors observer que suivant moi la construction du Transcontinental, entre Winnipeg et Moncton, reviendrait à environ $70,000 par mille, et que les $13,000,000 en question ne suffiraient même pas à solder le coût du pont de Québec, qui a déjà occasionné la perte de près de $7,000,000. Pourra-t-on jamais terminer ce pont et ses abords sans qu'il en coûte $7,000,000 ou $8,000,000 de plus? Cette partie des travaux reviendra à près de $15,000,000 ou $18,000,000. A l'époque où l'entreprise était encore à l'état de projet, j'ai affirmé que le coût du pont de Québec excéderait à lui seul la somme qui, au dire du ministre des Finances, devait suffire à solder le coût du chemin de fer; et l'événement prouve que j'avais raison.

Voyons ce que l'entreprise doit vraisemblablement coûter. D'après les livres, la dépense relative au Grand-Tronc-Pacifique se chiffrait à $53,000,000 à la fin du dernier exercice.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai dit cet après-midi qu'elle était de $67,000,000.

L'hon. M. HAGGART: Je me fonde sur le rapport, sans aller jusqu'à la fin de l'exercice. Voyez quelles lourdes obligations fera peser sur le pays la construction de la section des prairies, des 915 milles compris entre Wolf-Creek et Winnipeg: cette partie de la ligne devait coûter $13,000 par mille, à quoi est venu s'ajouter un prêt de $10,000,000. De l'avis de M. Schreiber, la section des prairies reviendra à $33,007,449.

A venir jusqu'au 30 mars dernier, les 1,804 milles de la division de l'Est, comprise entre Moncton et Winnipeg, avaient occasionné une dépense de $51,950,000. D'après les calculs de M. Lumsden, cette partie de la ligne reviendrait à 66,427 par mille, ce qui donne un total de $114,395,765. L'intérêt à payer pendant la période de construction—je suppose qu'il faudra sept ans pour construire la ligne—se chiffrera à environ $10,000,000. Pendant les sept années qui suivront la construction, il faudra encore payer $14,422,000 à titre d'intérêt. Les installations de tête de ligne à Moncton, à Winnipeg et ailleurs coûteront $5,600,000. La construction du pont de Québec, qui a déjà coûté $7,000,000, demandera encore au moins $8,000,000 ou $10,000,000.

J'estime à environ $75,000 le coût de chacun des quelque 800 milles de la section des montagnes. Ni l'ingénieur en chef, ni le ministère ne nous ont fourni de renseignements sur le coût réel de cette partie de la ligne; mettons-le à $75,000 par mille; l'intérêt à payer sur le coût total de cette partie de l'entreprise sera donc de $10,000,000. Nous voici avec un grand total de $167,716,000.

Nous avons consenti à l'égard de la section des Prairies un prêt de $11,895,000. Nous avons garanti la construction de la section des Montagnes jusqu'à concurrence de $75,000 par mille, soit un total de $62,700,000. En ajoutant à ces deux derniers montants le prêt de $10,000,000, on obtient un total de $84,595,000 qu'il faut ajouter à la somme de $167,000,000.

Il se peut que la division de l'Ouest, comprise entre le littoral du Pacifique et Winnipeg ne tarde pas à devenir rémunératrice; en ce cas-là, elle cesserait d'occasionner des dépenses au pays, elle vaudrait peut-être ce qu'elle aurait coûté. Pour que la section des prairies devienne rémunératrice, il faudra en alimenter le trafic par la construction d'embranchements qui s'y relieront. Une voie ferrée traversant la prairie ne peut desservir qu'un certain nombre de milles au nord et au sud, et cette seule source de recettes ne saurait suffire à solder les frais d'exploitation. Il faudra de toute nécessité pourvoir à l'alimentation du trafic de la ligne principale par la construction d'embranchements qui s'y relieront.

Il se peut aussi que la partie de la ligne aboutissant au fond du lac Supérieur ne devienne jamais un fardeau pour l'Etat. Que fera la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique? Quand elle aura constaté que la partie du chemin comprise entre Winnipeg et Moncton ne donne pas de bénéfices, pense-t-on qu'elle continuera de l'exploiter? Quel moyen aura-t-on de l'y contraindre? L'Etat, dira-t-on, a une hypothèque sur le matériel roulant; mais ce privilège n'a pas plus de valeur que celui dont jouissent les acquéreurs du matériel. Quel privilège a-t-on à l'égard du chemin de fer en voie de construction? Il en existait un avant que la compagnie empruntât de l'argent pour construire ce chemin, mais le Gouvernement s'en est désisté en faveur du Grand-Tronc-Pacifique.

A l'heure actuelle, le Gouvernement se trouve sur le même pied que ceux qui ont prêté les fonds nécessaires à la construc-

tion de la division de l'Ouest. Comment s'y prendra-t-il donc pour forcer, au profit de la division de l'Est, l'exécution des engagements contractées envers lui? La compagnie, dira-t-on, lui doit l'argent. Il prendra possession du chemin de fer et l'exploitera, mais pour le compte de qui? Pour le compte de l'Etat et de ceux qui sont créanciers hypothécaires au même titre que lui.

Et la compagnie du Grand-Tronc, avec laquelle, prétend-on, le Gouvernement a passé une convention, quel moyen a-t-on de l'obliger à exploiter la division de l'Est? Advenant le cas où les tribunaux lui ordonneraient de l'exploiter, comment pourrait-on la punir si elle s'y refusait. Le privilège du Grand-Tronc réside dans les actions ordinaires, qui ne valent que très peu, sinon rien du tout; elles n'ont de valeur que pour les seules fins de la spéculation. Je ne veux pas médire du Grand-Tronc, auquel le pays est redevable de beaucoup de choses. Ceux qui ont placé leurs fonds dans l'entreprise de cette compagnie n'ont pas retiré de leurs placements les bénéfices sur lesquels ils avaient droit de compter. Je le répète, la population canadienne doit beaucoup au Grand-Tronc. Je veux seulement faire voir en quelle situation se trouve le gouvernement par rapport à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Que fera le gouvernement si cette dernière vient à ne pas exploiter à sa satisfaction la partie de la ligne comprise entre Winnipeg et Québec? Il prendra possession du chemin, du matériel roulant et de tout le reste; il prendra, comme j'ai dit, possession de la division de l'Ouest grevée de l'hypothèque des bailleurs de fonds, de la créance à l'égard du matériel roulant et de la créance de l'Etat. Il se trouvera sur le même pied que les bailleurs de fonds, mais n'aura aucun titre valable à la prise de possession du chemin.

On en peut dire autant de la division de l'Est. Si l'on ordonnait au Grand-Tronc de l'exploiter lui-même, il répondrait que l'entreprise lui a coûté assez cher, qu'il lui est impossible d'exploiter avec avantage la division de l'Est; bref, il nous dirait de l'exploiter nous-mêmes. Et nous n'aurions aucun recours à exercer contre le Grand-Tronc. Il ne nous resterait qu'à prendre possession de la division. Qu'on se figure l'Etat en possession d'un chemin de fer qui lui aura coûté $164,000,000, d'un chemin de fer qui n'aurait pas de raccordements à Winnipeg et ne serait pas relié au lac Supérieur, car la clé de la situation réside dans l'embranchement qui va de Superior-Junction au lac Supérieur et appartient à la compagnie du Grand-Tronc. Cet embranchement, le Grand-Tronc a refusé de l'hypothéquer et de le donner à titre de garantie de l'entreprise. Les propriétaires ont pris soin de le bien garder pour eux-mêmes, et l'Etat n'y a aucun droit.

M. J. HAGGART.

Ayant ce chemin de fer sur les bras, il faudra l'exploiter, et les pertes ne se borneront pas à l'intérêt de $164,000,000, puisque la ligne traversera des régions qui ne sont pas comparables à celles que dessert l'Intercolonial. L'exploitation sera donc coûteuse au point de dégoûter les gens de l'entreprise. Mieux eût valu jeter à l'eau les deniers publics qu'en faire un tel placement.

Certaines ressources s'offriront peut-être. On pourrait découvrir des mines d'or ou d'argent, il pourrait s'accuser un développement susceptible de fournir au trafic du chemin des éléments qui n'existent pas à l'heure présente. Jamais il ne fut proposé de projet aussi insensé que celui de faire transporter par chemin de fer de Winnipeg à Québec, puis jusqu'à Saint-Jean et Halifax, et d'établir à cette fin une ligne destinée à faire concurrence aux autres voies de transport. Chacun sait que c'est par les voies navigables que peut s'effectuer à meilleur compte le transport du grain et du fret de toute sorte. Faisant des comparaisons, le président des Etats-Unis, M. Taft, a dit que le transport par eau peut s'effectuer à raison du huitième de ce qu'il coûte par chemin de fer. Le chiffre me paraît un peu bas; mettons le quart. Ce mode de transport est le plus économique de tous. Le grain de l'Ouest s'achemine vers les débouchés de l'est par la voie la plus rapide, c'est-à-dire par les voies navigables. Les grandes compagnies de transport se rendent compte de l'importance des voies fluviales. Le Nord-Canadien, le Grand-Tronc-Pacifique et le Pacifique-Canadien font aboutir leurs lignes à Fort-William dans le but d'en tirer parti.

Depuis le fond du lac Supérieur jusqu'à l'Atlantique, il n'est pas de voie ferrée susceptible de concurrencer le transport par eau. C'est là une des raisons qui me font appuyer le projet du canal de la baie Georgienne. C'est par les voies navigables que peut s'effectuer à meilleur compte le transport des produits de l'Ouest jusqu'à la mer.

J'ai fait voir l'énormité des dépenses où l'on a engagé le pays. Outre le coût de la division comprise entre Winnipeg et Moncton, il va falloir, pendant les trente ou quarante années prochaines, payer l'intérêt de $164,000,000. Le Grand-Tronc-Pacifique ne le paiera pas. Pas n'est besoin de beaucoup de perspicacité pour prévoir que les choses arriveront comme je dis. Dans ce cas, quel énorme fardeau ne fait-on pas peser sur le pays! Pour quelle raison le Gouvernement n'a-t-il pas fait construire le chemin comme le lui conseillait l'opposition? Celle-ci voulait le développement de l'Ouest; elle a exposé ses plans et fait voir comment il fallait construire le chemin; mais le premier ministre n'aurait pu, je crois, faire agréer un tel projet à ses parti-

sans qu'à la condition d'établir un terminus d'été à Québec et des terminus d'hiver à Saint-Jean et Halifax.

Conçoit-on que l'on puisse construire un nouveau chemin de fer à côté de l'Intercolonial dont l'exploitation est déjà loin d'être rémunératrice? On prétend réduire de 120 milles la longueur du trajet; est-ce bien le cas? Sir Sanford Fleming s'est efforcé de trouver un meilleur tracé pour l'Intercolonial; si cela avait été possible, il l'aurait certainement su. Les études se poursuivent depuis des années. Que constate-t-on maintenant que la ligne est pour ainsi dire terminée? Qu'il est impossible d'établir entre Lévis et Moncton de tracé sensiblement plus avantageux et plus direct que celui de l'Intercolonial. On a actuellement sur les bras un chemin de fer dont on sait à peine que faire. L'Etat est embarrassé de l'Intercolonial qui n'a jamais cessé d'accuser des déficits, si ce n'est au cours des neuf mois derniers—et c'est là un sujet que je veux aborder sans plus tarder.

Le Gouvernement a fait ériger à Port-Colborne, au prix de $3,500,000, un élévateur qui n'a pas répondu à l'attente des ministériels. Des navires devaient se rendre à Port-Colborne, qui, sans cet élévateur, seraient allés à Buffalo; ils devaient laisser une partie de leur cargaison à Port-Colborne, puis descendre le Saint-Laurent en passant par les canaux. Je l'ai dit dans le temps, le navire obligé d'aller prendre sa cargaison à Montréal ou à Québec peut tout aussi aisément l'aller chercher à Buffalo, à 10 ou 15 milles de Port-Colborne, et il n'y avait aucune raison de dépenser là $4,000,000 ou $5,000,000 pour ériger l'élévateur en question.

A peine cet élévateur était-il construit que le ministre des Chemins de fer, pendant sa tournée dans l'Ouest, promettait à la population d'approfondir le canal Welland. A quoi servira l'élévateur de Port-Colborne, lorsque ce canal aura été approfondi? Il y a 21 pieds d'eau dans le port et il y en aura 21 pieds dans le canal. Les vaisseaux ne resteront pas dans le port, ils traverseront immédiatement le canal. C'est une dépense inutile de $4,000,000.

Le ministre ne paraît pas satisfait des opérations de l'élévateur, mais il espère qu'elles augmenteront à l'avenir. Il y a plus d'un an que l'élévateur est construit et exploité, et cet élévateur, l'un des plus grands qu'il y a au Canada, n'a reçu que 1,000,000 de boisseaux de grain. Cette dépense a été absolument inutile.

Abordons la question principale, l'administration de l'Intercolonial. Les habitants de ce pays concevront difficilement quelle somme le Canada a dépensée pour l'Intercolonial. Ceux qui lisent les Livres bleus sont peu nombreux, j'imagine, mais s'ils parcourent des yeux le rapport que le ministre des Chemins de fer a publié cette année, ils trouveront l'étrange aveu que $91,000,000 ont été dépensés en frais d'établissement pour l'Intercolonial et près de $8,900,000 pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, et que, pendant les neuf mois écoulés de l'exercice, $1,200,000 de plus ont été dépensés pour l'Intercolonial.

Depuis 1896 jusqu'à ce jour, les dépenses de l'Intercolonial et de ses embranchements imputables sur le capital ont augmenté de $49,000,000 à près de $102,000,000. Quel avantage le pays en a-t-il retiré? Qu'importe que vous imputiez une somme sur le revenu ordinaire ou sur le compte du capital? Le ministre ne songe jamais à payer l'intérêt sur le compte du capital. Il compare les inscriptions sur le compte du capital de ce chemin de fer et des autres voies ferrées, mais il oublie que le Baltimore et Ohio et les autres chemins de fer qui lui servent de termes de comparaison paient l'intérêt sur le compte du capital.

Depuis combien de temps la population canadienne souffre-t-elle de la mauvaise administration de l'Intercolonial? Qu'il y a eu mauvaise administration, c'est ce que j'établirai à l'aide des preuves que le ministre des Chemins de fer nous a fournies cette année. En quatorze ans, la dette de l'Intercolonial, ou la dépense imputable sur le capital, s'est élevée de $50,000,000 à $102,000,000. Le ministre dit: voyez quel avantage immense cette partie du pays retire de l'Intercolonial! Je voudrais qu'il nous donnât des chiffres pour établir que l'Intercolonial transporte les voyageurs et les marchandises à meilleur marché que tout autre chemin de fer. Pour les voyageurs, les tarifs sont les mêmes.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai dit, il me semble, que les tarifs applicables aux voyageurs étaient à peu près ceux des autres chemis de fer. C'est mon avis. Les tarifs applicables au transport des marchandises sont moins éleves.

L'hon. M. HAGGART: J'ai déclaré que le ministre avait dit que les tarifs de l'Intercolonial applicables aux voyageurs étaient ceux des autres chemins de fer. Il a ajouté que les tarifs applicables au transport des marchandises étaient beaucoup inférieurs aux tarifs correspondants des autres voies ferrées. Le prix qu'un marchand, un cultivateur ou un autre client paie à l'Intercolonial est, je n'hésite pas à le dire, aussi élevé que le prix exigé par toute autre ligne de Québec ou d'Ontario. J'ai étudié la question et j'affirme que les habitants des Provinces maritimes paient un juste prix pour le transport de toutes leurs marchandises. Le prix moyen est abaissé à cause des tarifs appliqués à quelques articles. L'Intercolonial transporte pour un prix dérisoire le charbon, le bois, les bardeaux et quelques autres choses; or, c'est surtout du charbon qu'il expédie des Pro-

vinces maritimes. Mais règle générale, les tarifs de l'Intercolonial sont, à tout prendre, à peu près les mêmes que dans d'autres parties du pays. Les tarifs sont les mêmes pour les voyageurs, et aussi pour les marchandises.

Pourquoi donc les frais d'exploitation sont-ils si élevés? Pourquoi les déficits s'accumulent-ils? L'an dernier, j'ai signalé au ministre le nombre considérable des employés de l'Intercolonial qui étaient beaucoup plus nombreux qu'il ne fallait. Evidemment, il s'est aperçu que j'avais raison, car il nous apprend que le conseil d'administration a congédié près de 600 employés. De plus, l'an dernier, l'encaissement des recettes a coûté beaucoup plus cher que l'année précédente. L'an dernier, les recettes ont été moindres et les dépenses plus fortes. Il y a quelque chose qui cloche puisqu'on a retiré $600,000 de plus et qu'on a dépensé deux cents mille dollars de plus. C'est là une anomalie que les fonctionnaires devraient être tenus d'expliquer.

La création d'une commission pour administrer l'Intercolonial est une démarche singulière. Quels sont les commissaires? M. Pottinger, le sous-ministre du département des Chemins de fer, M. Brady, l'administrateur de l'Intercolonial et M. Tiffin, qui font tous partie du personnel. Ce qui est singulier c'est que, lorsqu'elles sont dirigées directement par le ministre, les affaires prennent une mauvaise tournure. Lorsque les commissaires se donnent la main pour gérer l'Intercolonial, tout va comme sur des roulettes.

L'hon. M. GRAHAM: C'est une bonne idée.

L'hon. M. HAGGART: Je connais très bien M. Pottinger, l'administrateur du chemin de fer. Donnez-lui des ordres et il les exécutera. L'administrateur est bien embarrassé lorsqu'il sait qu'il y a parmi le personnel une foule d'incapables ou d'employés âgés qui n'ont pas les aptitudes nécessaires et ne sont pas en mesure d'accomplir leurs fonctions. Il n'aime pas à les congédier—c'est naturel. Il a un cœur tendre comme le ministre des Chemins de fer qui est intervenu auprès des commissaires en faveur d'une foule d'employés.

M. Pottinger est un excellent administrateur de l'Intercolonial. Qu'on lui donne des ordres et il s'y conformera. Que le ministre le fasse venir dans son bureau et lui dise: Voici les erreurs qui ont été commises dans l'administration du chemin de fer; il y a trop d'employés; comparez les tarifs-marchandises à ceux des autres chemins de fer—pourquoi n'obtiendriez-vous pas d'aussi bons résultats qu'eux? Laissez-moi le champ libre; débarrassez-moi des influences politiques qui m'assiègent ou me font agir contre mon gré, et j'administrerai l'Intercolonial aussi bien et aussi économiquement que pourrait le faire tout autre administrateur au Canada.

J'ai eu l'occasion de faire l'essai de ce système lorsque j'étais ministre des Chemins de fer. Je me suis trouvé dans la même situation que le ministre à son entrée au département. J'ai fait venir MM. Pottinger et Schreiber, deux hommes habiles. J'ai dit à M. Pottinger: Je veux obtenir tel et tel résultat. C'est possible, mais vous devez congédier tant d'employés. Peut-on le faire sans nuire à la qualité du chemin, sans mettre en danger ni détériorer le matériel roulant? Je désire que les rails, les gares et le matériel d'exploitation soient bien entretenus; pouvez-vous faire ce que je vous demande et obtenir ces résultats-là? Oui, si j'ai mes coudées franches. Je lui laissai le champ libre. Il s'aperçut qu'il y avait 1,200 employés de plus qu'il n'en fallait, des employés qui avaient été nommés grâce à des influences politiques. Je ne reproche pas à un parti d'avoir agi plus mal que l'autre à cet égard, mais le ministre peut conserver la haute main malgré l'existence de la commission qui peut servir d'intermédiaire entre ses partisans politiques et lui. Mais s'il l'exige, il pourra obtenir des résultats satisfaisants, ce que nous ne pouvons attendre que d'un ministre qui ne représente pas les Provinces maritimes. C'est un excellent choix que celui d'un ministre des Chemins de fer pris dans une autre province.

S'il fait preuve de l'énergie et de l'intégrité dont je le crois sincèrement doué, bien que je ne sois pas d'accord avec lui en politique, il pourra administrer son département de manière à faire honneur au pays, et il n'y a pas parmi la gauche un seul député qui ne sera plus fier de lui. Rien ne s'y oppose. Il est aussi aisé, avec les tarifs actuels, de tirer un million de dollars de recettes de l'Intercolonial que de maintenir la situation telle qu'elle est. Depuis neuf mois, la commission a réalisé une économie de plus de $700,000. Cela laisse espérer qu'elle économisera $1,000,000 par année, et elle pourrait aussi facilement porter ce chiffre à $1,500,000 et peut-être à $2,000,000.

Lorsque j'étais ministre des Chemins de fer, l'Intercolonial avait peu d'importance. La totalité de ses recettes et de ses dépenses était d'environ $3,000,000 par année. A l'heure qu'il est, les recettes et les dépensees annuelles dépassent $9,000,000, preuve que la population, ou le commerce des Provinces maritimes a prodigieusement augmenté depuis quatorze ans. Le trafic de l'Intercolonial a triplé depuis 1896. Pourquoi tous les chemins de fer entreprenants du Canada donnent-ils de bons bénéfices, l'Intercolonial excepté?

Qu'on me permette de critiquer le bilan fourni par les commissaires. Cette année, les dépenses imputables sur le capital se-

ront d'environ $1,280,000 comparativement à $3,867,232, pendant l'année précédente. Mais ce qui est étrange, c'est que le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, avec des recettes d'environ $200,000 et des dépenses de près de $300,000, a dépensé, l'an dernier, environ $500,000 en frais de premier établissement.

L'hon. M. GRAHAM: Pas exclusivement pour le chemin de fer proprement dit.

L'hon. M. HAGGART: Pour agrandir les stations, pour augmenter les voies de garage et pour une foule d'autres choses, entre autres pour payer le montant d'un jugement obtenu contre le chemin de fer par un individu qui construisait un pont là-bas.

Les recettes brutes de l'Intercolonial pendant les neuf mois qui ont précédés le 31 décembre se sont chiffrées par $7,073,300, soit une augmentation de $442,154 comparativement aux neuf mois correspondants de l'année précédente. Les frais d'exploitation bruts des neuf mois se sont élevés à $6,316,912, soit une diminution de $757,087. Voici ce que je désire signaler au ministre: pendant les neuf mois écoulés du présent exercice, il a retiré $442,000 de plus que pendant la période correspondante de l'année dernière, et cependant il a dépensé $750,000 de moins. Ce bilan est extraordinaire. Pendant les neuf mois les recettes ont augmenté de $442,000 et les dépenses ont diminué de $757,000. Il faut qu'il y ait eu pendant l'année précédente un état de choses stupéfiant pour qu'il ait été possible, cette année, d'augmenter ainsi les recettes et de diminuer les dépenses, ou bien il faut qu'on ait imputé sur le capital une quantité énorme de dépenses ordinaires.

Je désire appeler l'attention de la Chambre sur le chiffre élevé des frais d'établissement sur l'Intercolonial. Nous entretenons des espérances pour l'avenir, mais nous avons un déficit qui s'élèvera à près de $800,000 cette année.

L'hon. M. GRAHAM: Un excédent.

L'hon. M. HAGGART: Non, un déficit. La somme de $1,200,000 imputée sur le compte du capital devrait être demandée aux recettes courantes, et c'est ce que j'ai dit lorsque le crédit pour les dépenses particulières a été voté. Jamais vous ne pourrez obtenir un état franc des fonctionnaires d'aucun chemin de fer lorsqu'ils ont le droit de manipuler le compte du capital comme bon leur plaît. Il ne devrait pas y avoir de compte de capital pour un chemin de fer appartenant à l'Etat. Ce n'est pas un compte sur lequel vous pouvez espérer payer des intérêts, et conséquemment il devrait être aboli complètement. En exprimant cette opinion, je n'exprime pas seulement la mienne, mais je répète les déclarations faites à plusieurs reprises par le très honorable premier ministre d'aujourd'hui lorsque dans l'opposition, il attaquait feu sir John A. Macdonald et le parti conservateur parce qu'il y avait un compte de capital pour le chemin de fer intercolonial, et que l'on cachait par ce moyen les dépenses extravagantes faites sur ce chemin.

Le très honorable premier ministre disait alors: Jamais vous ne pourrez avoir une administration honnête et digne de confiance de l'Intercolonial ou de toute autre entreprise de l'Etat, tant que vous n'aurez pas aboli le compte du capital entièrement. Il devrait l'être parce qu'il est inutile. Aucun autre pays n'a de compte de ce genre. Nous portons au compte du capital chez nous de nombreuses dépenses que d'autres pays n'y portent pas. Lorsque nous construisons des fortifications, nous en portons le prix au compte du capital de même que beaucoup d'autres dépenses d'un bout de l'année à l'autre. Imaginons pour un instant que le gouvernement anglais porte la construction d'un dreadnought au compte du capital, ou encore la construction d'un dock à Malte ou à Gibraltar. On ne voit pas de compte de capital dans les comptes publics anglais et il ne devrait pas y en avoir ici. Donnez-nous plutôt un état clair des dépenses du chemin et laissez-nous tirer nos propres conclusions sur la question de savoir si ces dépenses sont justifiées ou non. Le ministre ne peut pas prendre cette base pour faire une comparaison entre le chemin de fer intercolonial et les chemins de fer qui sont la propriété de compagnies. Les directeurs d'une compagnie de chemin de fer sont obligés de trouver un revenu sur lequel ils paieront l'intérêt sur le capital, mais on ne paie aucun intérêt et on n'en paiera jamais sur l'Intercolonial. J'ai espoir que dans l'avenir les choses s'amélioreront. Il y a déjà un peu d'amélioration. Je crois que l'honorable ministre s'efforce de faire quelque chose. Qu'il consacre toute son énergie à obtenir une administration honnête de son département, soit par une commission ou un autre moyen. Je n'ai aucune confiance moi-même dans les commissions et l'honorable ministre lui-même en avait très peu lorsqu'il a nommé celle-ci. La suggestion est venu de mon chef (M. Borden) qui a fait une comparaison entre le chemin de fer intercolonial et les autres chemins de fer de l'Etat en Australie et ailleurs, administrés par des commissions et qui donnent de bons résultats.

Il a cru que le chemin de fer de l'Etat pourrait être administré avec succès également par une commission. Nous savons tous que la population des Provinces maritimes ne permettra pas qu'un chemin de fer qu'elle considère avoir été construit particulièrement dans son intérêt, devienne la propriété d'une compagnie. Mais l'on pourrait trouver une autre méthode de l'administrer. On pourrait peut-être le

faire exploiter dans l'intérêt des trois chemins de fer auxquels il se relie. Ou encore on pourrait faire une combinaison, dans laquelle les trois chemins de fer auraient chacun une part du capital, et dans les recettes, de même que dans les frais d'administration. A mon avis une solution de ce genre serait peut-être possible, mais le Gouvernement devra toujours conserver une maîtrise sur le réseau. Si les théories de Lloyd George venaient à être acceptées en Angleterre, si la théorie de mon honorable ami d'York (M. Maclean) sur la municipalisation ou la nationalisation des chemins de fer et autres services publics prenaient racine dans notre pays, il est possible que le jour viendrait où nous pourrions faire une nouvelle orientation de notre politique dans cette direction. Mais jusque là conservons notre maîtrise sur ce que nous possédons, et si nous cédions à d'autres mains l'administration du réseau, conservons toujours un moyen de la reprendre. J'espère que l'avenir sera meilleur. Les perspectives sont brillantes parce que les Provinces maritimes progressent merveilleusement. Elles progressent plus que les vieilles provinces d'Ontario et de Québec, si nous pouvons en juger par la quantité de marchandises et le nombre de voyageurs transportés par les différents chemins de fer dans ces provinces. La Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick particulièrement font trois fois plus de commerce qu'autrefois. Puissent les chemins de fer du réseau de l'Etat continuer à donner de bons résultats, tel est le désir de chacun des membres de la gauche, à quelque partie du Canada qu'il appartienne. Que ces petites Provinces maritimes, cette partie du Canada dont nous sommes si fiers, puissent être prospères et florissantes, et que le chemin de fer du peuple donne de bons résultats, tel est le désir ardent de tous les membres de la gauche.

M. E. M. MACDONALD (Pictou): Avant de faire les quelques remarques que j'ai en vue sur la question en discussion, la Chambre me permettra de féliciter l'honorable ministre (M. Graham), de l'admirable exposé qu'il a fait cet après-midi. Je féliciterai aussi mon honorable ami qui vient de parler (l'honorable M. Haggart) du ton bienveillant de ses critiques, et en ma qualité de représentant des Provinces maritimes, je puis l'assurer que nous apprécions à leur valeur les sentiments généreux qu'il a exprimés à notre égard et dont nous le remercions, venant de la part d'un vieux parlementaire, d'un homme que l'on peut appeler le père de cette Chambre. Je veux en premier lieu exprimer l'espoir, au moment où nous nous préparons à reconstruire le pont de Québec que le Gouvernement trouvera moyen d'en confier la construction à des constructeurs et ouvriers canadiens. S'il est possible d'en trouver parmi nous capables de construire ce pont, le Gouvernement devrait leur donner la préférence et leur confier cette grande entreprise nationale. Si le Gouvernement fait cela, je suis certain que notre population sera beaucoup plus satisfaite que s'il confie ce travail à des étrangers.

On me permettra aussi d'observer que bien que les honorables députés de toutes les parties du pays montrent une grande sollicitude pour le chemin de fer intercolonial, cependant, dans les Provinces maritimes où nous nous servons de ce chemin de fer, nous avons un intérêt personnel plus grand à ce qu'il soit bien administré.

On me permettra aussi de dire que je ne crois pas que la déclaration d'un excédent que nous a faite, cet après-midi, le ministre des Chemins de fer, soit une raison spéciale de nous féliciter. Je ne sais pas si mon honorable ami d'York (M. Maclean), qui est l'apôtre de la nationalisation des chemins de fer dans notre pays, croit qu'il soit du devoir d'un Gouvernement qui exploite un service public d'en tirer le plus grand profit possible. Si c'est son avis, je crains que l'admiration pour la nationalisation des chemins de fer dans les parties du pays qui en ont eu une expérience pratique s'évanouirait rapidement. Un point que la plupart des honorables membres de cette Chambre oublient, c'est que tout en admettant qu'il soit désirable de joindre les deux bouts, cependant, bien que nous ayons cette année un excédent de $600,000 ou de $700,000, cet excédent n'est d'aucune valeur pour l'avenir de cette entreprise. Ce n'est pas comme la balance dans le compte des profits et pertes d'une compagnie qui exploite un chemin de fer, parce que d'après la méthode de tenue des livres du Gouvernement, lorsqu'il existe un excédent à la fin d'un exercice, cet excédent n'est pas applicable à l'exploitation du chemin.

Les honorables membres de la gauche se plaignent quelquefois parce que l'on impute au compte du capital certaines dépenses faites sur le chemin, tandis que d'un autre côté ils insistent pour que l'administration de l'Intercolonial ait un excédent. Mais du moment que l'on obtient un excédent, on s'en sert pour l'exploitation du chemin et il disparaît entièrement comme facteur dans l'exploitation. Où trouver l'argent pour les dépenses de premier établissement? Comment faire pour apporter les accroissements nécessaires à toute grande entreprise publique, à moins d'avoir un compte du capital? Je dis donc que l'excédent de $600,000 ou $700,000 que nous avons cette année n'a aucune signification au point de vue de l'administration du chemin de fer par le Gouvernement. Si par exemple, cette année, le Gouvernement n'avait pas fait à la voie les réparations qu'il fallait faire, s'il n'avait pas rem-

placé les traverses; s'il n'avait pas empierré la voie autant cette année que l'année précédente, cela signifierait tout simplement que l'année prochaine il faudrait faire ce que nous n'avons pas fait cette année, et lorsque nous entreprenons ces travaux, au lieu d'avoir un excédent dans le trésor l'excédent de l'année précédente disparaîtrait. Si par exemple il y avait une diminution dans le transport des voyageurs et des marchandises, où le Gouvernement trouvera-t-il l'argent pour combler le déficit.

Il y aura un déficit l'année prochaine, l'excédent de l'année précédente aura été englouti par les réparations du chemin de fer intercolonial, et les honorables députés qui portent une si grande sollicitude à l'Intercolonial, mais qui ne voyagent jamais par ce chemin et n'en connaissent rien, lèveront les mains dans une sainte horreur. Il me semble qu'au lieu d'avoir de grands excédents, ce serait beaucoup mieux pour le pays s'il commençait à comprendre la situation réelle des affaires relativement à l'administration de ce service public. Il serait beaucoup mieux de s'efforcer de pourvoir à l'exploitation du chemin de fer de l'Etat, que de chercher à faire joindre les deux bouts chaque année, et l'exploiter de façon qu'il n'y ait pas de déficit. Revenant de nouveau à mon honorable ami d'York (M. Maclean) et à sa théorie favorite, je voudrais qu'il nous dise si, par ce système d'administration par l'Etat, ou de nationalisation des services publics qu'il prêche, il entend que l'exploitation de ces services favorise spécialement les populations au milieu desquelles ces services publics sont exploités.

M. W. F. MACLEAN: Je répondrai à mon honorable ami en deux mots—la nationalisation signifie absolument rendre service au peuple et non pas réaliser un profit sur le capital, et l'exploitation d'un service public doit être jugée par le service qu'elle donne et par rien autre chose.

M. E. M. MACDONALD: A des prix réduits?

M. W. F. MACLEAN: A des prix réduits, et la nationalisation d'un service public permettra de donner un meilleur service, et des prix plus bas si l'administration est bonne, mais il faut qu'elle soit bonne.

L'hon. M. GRAHAM: Et mon honorable ami (M. W. F. Maclean) nous offre l'Allemagne comme un exemple, et cependant ce pays a prélevé sur le peuple en prix de transport suffisamment pour payer 6 p. 100 sur le capital engagé et à part cela une certaine somme chaque année.

M. W. F. MACLEAN: Et cette nationalisation a donné à l'Allemagne le meilleur service de messageries qui existe au monde.

L'hon. M. GRAHAM: Mais non pas le meilleur service de transport des marchandises.

M. MACLEAN: Je vous parlerai de ce service plus tard.

M. E. M. MACDONALD: J'aurais dû savoir que si, une fois l'honorable député (M. W. F. Maclean) abordait son sujet favori, il me serait très difficile de reprendre le fil de mon discours; mais j'espère qu'on me permettra de le faire maintenant. Ce que j'étais curieux d'apprendre de l'honorable député (M. W. F. Maclean), c'était si une de ses théories ne tendait pas à reconnaître au groupe de population desservi par une entreprise de l'Etat, le droit d'obtenir des conditions plus favorables qu'il n'en obtiendrait d'une compagnie d'intérêt privé.

Si je comprends bien le sens des paroles de l'honorable député (M. W. F. Maclean), telle est son idée. Mais quelques-uns de ses collègues affectent de se plaindre de ce que l'Etat exige des droits moins élevés sur le transport des marchandises par ce chemin de fer, l'Intercolonial, et c'est ce qui me rend perplexe au sujet de l'attitude de certains députés de cette grande province, qui se font les apôtres si ardents de l'exploitation par l'Etat, mais qui d'un autre côté voudraient que le ministre des Chemins de fer actuel réalise un excédent sur l'exploitation de ce moyen de transport. Il semble que lorsque nous en venons à discuter au sujet de l'Intercolonial en cette Chambre, nous perdions la mémoire de beaucoup de choses. Les habitants des Provinces maritimes, du moins ceux que je représente, ne réclament aucune faveur spéciale, aucun avantage qui ne soit accordé à d'autres parties du Canada; mais, certes, il ne faudrait pas perdre de vue que l'Intercolonial a été établi en vue d'encourager le commerce entre les Provinces maritimes et le centre du Canada. Lorsque la Confédération étendit ses bras jusqu'au Pacifique et embrassa les provinces de l'Ouest, le Canada engagea ses ressources et son domaine en vue de l'établissement d'un chemin de fer interprovincial qui aboutirait à la côte du Pacifique. Le Dominion a dépensé et dépense d'année en année, en vue de l'établissement de communications avec les provinces de l'Ouest, plus que jamais il n'avait songé à dépenser, toute proportion gardée même, dans les Provinces maritimes. Aussi bien, cette question ne doit-elle pas être envisagée à un point de vue de clocher, et il ne faut pas se figurer que nous des Provinces maritimes demandons un traitement de faveur pour notre coin du pays. Loin de là. Et ici, qu'on me permette de signaler à la députation quelques-unes des circonstances qui font que l'exploitation de l'Intercolonial est désavantageuse. Si c'était une compagnie d'intérêt privé qui exploitait le chemin de fer inter-

colonial, au port d'Halifax où les immigrants affluent de tous les pays de l'Europe il se trouverait des agents de la compagnie pour engager ces immigrants à voyager par l'Intercolonial, une fois arrivé au Canada.

Mais prend-on de ces mesures dans l'intérêt de l'Intercolonial? Ses agents de passage font-ils le moindre effort sur le continent européen, ou dans les Iles Britanniques, pour vendre un billet à un immigrant en partance pour le Canada? Non. On le fait pour le compte de tous les autres chemins de fer, mais non pas pour le compte de l'Intercolonial, lequel pourtant aboutit au port qui est la principale porte d'entrée du Dominion six mois durant, port où les voyageurs descendent du commencement de l'année à la fin, et il ne se trouve personne pour engager un seul immigrant en partance pour le Canada à voyager par ce chemin de fer. Or, je ne trouve pas ici matière à blâme pour les administrateurs de l'Intercolonial; c'est le résultat inévitable des difficultés que présente l'exploitation par l'Etat des services d'intérêt public, suivant la théorie chère à l'honorable député préopinant (M. W. F. Maclean).

M. W. F. MACLEAN: L'honorable député me permettra de lui faire observer que la Suisse a en Amérique des agents sollicitant des voyageurs pour les chemins exploités par l'Etat suisse; c'est la réponse à sa question. Ce que fait l'Etat suisse, le Canada pourrait le faire, si seulement nous avions foi dans le système.

M. E. M. MACDONALD: L'honorable député (M. W. F. Maclean), malheureusement, ne saurait se dire le porte-parole de tous ses collègues de l'autre côté de la Chambre.

M. W. F. MACLEAN: Je ne le prétends pas non plus.

M. E. M. MACDONALD: Si jamais on proposait dans cette enceinte de dépêcher en Europe des agents de l'Intercolonial, il s'élèverait une immense clameur du côté de l'opposition; on déplorerait l'inopportunité de cette dépense faite en Europe dans l'intérêt de l'Intercolonial. Qu'arrive-t-il? C'est que le Pacifique-Canadien transporte à peu près tous les immigrants qui arrivent dans notre pays du côté de l'Est. Cette compagnie les recueille à Saint-Jean et les transporte directement à Montréal et autres centres de l'Ouest. Elle les prend à Halifax, les fait transporter à Saint-Jean par l'Intercolonial, ce court trajet se trouvant compris dans le billet de plein parcours qu'elle leur vend à destination de tous les points de l'Ouest. C'est là une circonstance que ces honorables députés perdent de vue quand ils discutent la question de l'Intercolonial. Voyez ces nombreux immigrants qui nous arrivent au Canada! Toutes les semaines, en hiver, des milliers de personnes débarquent dans nos ports de mer, mais l'Intercolonial n'en profite aucunement. C'est une des raisons qui font que l'Intercolonial ne fait pas ses frais. Mais ce n'est pas tout. Une compagnie particulière qui serait dans la même situation que notre Gouvernement l'est à l'heure actuelle aurait, il y a beau jour, exigé, comme condition d'admission des marchandises anglaises sous le régime de la préférence, leur passage par des ports canadiens.

Ainsi, durant les six mois de l'année que se fait principalement l'envoi de ces marchandises au Canada, le chemin de fer aurait le privilège de les transporter des ports de l'Est, grâce à cette prescription. Mais ce n'est pas ce qui arrive. De fait, c'est le chemin de fer du Pacifique qui recueille le plein avantage de cette préférence en s'assurant le transport des marchandises. Le chemin de fer du Grand-Tronc relie Montréal à Portland, et les marchandises qui arrivent à Portland en hiver et sont admises sous le régime de la préférence sont transportées à Montréal par le chemin de fer du Grand-Tronc; l'Intercolonial n'en retire aucun avantage. Pourtant plusieurs de nos collègues qui voudraient que l'Intercolonial accusât un excédent, qui voudraient restreindre son personnel au risque d'entraver son exploitation, ne craignent pas de prendre la parole en cette Chambre, comme il est arrivé à la dernière session, et de combattre toute proposition de n'accorder la préférence qu'à la condition de l'envoi des marchandises par un port du Canada.

Voici une autre difficulté. Ce chemin de fer fut construit tout d'abord comme chemin de fer interprovincial, et son terminus était à la Rivière-du-Loup. Mais à mesure que l'Ouest se colonisa, il fut prolongé. Vous figurez-vous l'isolement dans lequel se trouvaient toutes les Provinces maritimes lorsque ce chemin de fer avait son terminus à la Rivière-du-Loup? Aussi ces honorables député de la gauche lors de leur passage aux affaires firent-ils l'achat de l'embranchement de Saint-Charles et prolongèrent-ils l'Intercolonial jusqu'à Lévis, où il se rattacha au Grand-Tronc à la jonction de Chaudière? Cependant, les points les plus rapprochés des Provinces maritimes se trouvaient encore à quatre ou cinq cent milles de la grande métropole du Canada. Ces provinces n'avaient aucune communication directe avec l'Ontario ni avec l'Ouest; elles se trouvaient gênées dans une mesure que la députation se figurerait difficilement. Quelle serait notre situation aujourd'hui si le Gouvernement actuel n'avait pas, en 1897, fait l'achat du chemin de fer du comté de Drummond et ne l'avait pas prolongé jusqu'à Montréal? Il fit l'acquisition de ces deux tronçons à titre de frais de premier établissement portant ceux-ci au chiffre élevé indiqué par l'honorable représentant

de Lanark (M. Haggart). Cependant, une fois toutes ces dépenses faites, et même prolongé jusqu'à Montréal, l'Intercolonial n'est pas une ligne transcontinentale, il n'est encore qu'une ligne d'intérêt local. Ainsi, par exemple, il n'est peut-être pas d'industrie qui, ces années dernières, aient attiré l'attention autant que les forges et aciéries Dominion et celles dites Nova Scotia Steel, dans lesquelles nombre d'habitants de cette partie-ci du Canada ont des intérêts. Ces deux grands établissements produisent probablement plus de fer et d'acier que toutes les autres forges et aciéries réunies. Et pourtant, près de six mois durant, une partie insignifiante du produit de ces industries est expédiée au delà de la ville de Montréal. L'Etat impose sur le transport de ces produits un droit qui les empêche dans une certaine mesure de soutenir la concurrence, dans l'Ontario et dans l'Ouest, des produits similaires à provenance des Etats-Unis.

A ces honorables députés qui se plaignent de la faible élévation du tarif des transports, je me permettrai de dire ceci: Comme le ministre l'a déclaré avec raison, pour certaines classes d'objets, le tarif est moins élevé sur les faibles parcours que celui des compagnies particulières, et dans la plupart des cas ces échelles ont été établies pour des distances de 100 milles; mais si vous faites la comparaison entre parcours de grande étendue, vous constaterez que l'Intercolonial exige tout autant que les compagnies particulières, cependant, dans la plupart des cas les tarifs pour des distances de 100 milles et plus sont très élevés; mais si vous faites la comparaison avec les parcours de grande étendue, vous constaterez que l'Intercolonial exige tout autant que les compagnies particulières. Et pourtant, nos honorables collègues de la gauche voudraient maintenir cette entrave pour nos industries des Provinces maritimes. La Nouvelle-Ecosse est la seule province où il s'extrait de la houille à l'est des montagnes Rocheuses; mais il nous est impossible d'en expédier une tonne à l'ouest de Montréal en concurrence avec les producteurs des Etats-Unis. Ces honorables députés nous parlent du "Canada aux Canadiens", de "la protection accordée aux industries nationales", et ainsi de suite, mais ils n'en persistent pas moins à vouloir pressurer la population des Provinces maritimes, afin que l'exploitation de l'Intercolonial se solde en excédent. Ce sont là de ces choses qu'il ne faut pas oublier lorsqu'on discute une question de cette nature, de ces difficultés contre lesquelles nous avons à lutter. Mais ce n'est pas tout. On dit que l'Intercolonial est avantageusement situé. Qu'est-ce que ces honorables députés diraient bien si le ministre des Chemins de fer venaient proposer à la Chambre de l'autoriser à développer des industries nouvelles le long de la ligne de l'Intercolonial? Or, c'est ce que font toutes les grandes compagnies particulières. Chacun reconnaît que c'est là un des avantages de l'exploitation par des compagnies particulières. Leurs directeurs qui ont leurs coudées franches toutes les fois qu'il s'agit de résqudre un problème de cette nature, s'appliquent à l'exploitation des ressources naturelles présentes le long de la voie. L'Intercolonial ne peut rien faire de tel. Ces honorables députés de la gauche ne font pas la part des difficultés contre lesquelles nous avons à lutter et que je viens de signaler. A chaque session, nous les voyons lever les bras au ciel parce que le ministre des Chemins de fer n'a pas pressuré la population au point de tirer un excédent de l'exploitation de l'Intercolonial. S'il y était arrivé, ce serait aux dépens de la prospérité future de l'entreprise. C'est ce qui me fait dire que le ministre ne saurait en justice s'assurer un excédent de $700,000. Considérant que ce chemin de fer a été construit en exécution d'une promesse faite pour faciliter l'établissement de la confédération, tout ce que les Canadiens peuvent exiger, c'est qu'il fasse ses frais, et c'est de l'intérêt de la population établie le long de cette voie ferrée qu'il faut tenir compte d'abord. On dit que c'est là un chemin de fer auquel tous les Canadiens doivent s'intéresser, et certes, on ne saurait le nier. Mais que diraient les honorables députés de l'extrême Ouest si nous nous mêlions de critiquer l'établissement et la gestion des chemins de fer dans leur région?

Ils nous diraient qu'ils veulent avoir le premier mot à dire au sujet de leurs propres chemins de fer.

Je ne crois pas que tout le monde a été satisfait d'entendre mon honorable ami assurer la Chambre qu'il n'est pas du tout intervenu en ce qui concerne ceux qui composent le conseil d'administration de l'Intercolonial. Dans notre région, nous avons appris il y a longtemps, peut-être avant certains honorables députés qui habitent d'autres parties du Canada, à connaître les avantages du gouvernement responsable, et les gens s'attendent à ce que, quand on confie à un ministre la direction d'un grand service public, ce ministre doit en être tenu responsable, et je ne crois pas qu'il assume sa pleine responsabilité, à moins qu'il ne fasse comprendre à ce conseil d'administration quelles sont ses idées au sujet de la conduite qu'il doit suivre. Dans un pays libre comme le nôtre, il est impossible d'échapper à la responsabilité ministérielle. Mon honorable ami de Lanark (M. John Haggart) nous dit qu'il croit qu'il se tire assez bien d'affaire, mais malheureusement pour le ministre dans le collège électoral que je représente et dans les collèges électoraux d'autres honorables députés le long de la ligne du chemin de fer intercolonial, nous serions mal accueil-

lis si nous disions que le ministre n'a jamais parlé à ces commissaires, parce que les gens ont appris la leçon de la responsabilité. Ils savent que les représentants du peuple et le Gouvernement sont en tout temps responsables de la bonne administration de ce service public, et qu'ils ont le droit d'intervenir dans l'intérêt du peuple.

Je sais quels sont les motifs qui portent mon honorable ami à agir ainsi en ces circonstances, mais cela ne le protègera nullement contre les attaques de la gauche que de dire qu'il n'a rien à faire dans le conseil des commissaires. Je crois que le ministre a le droit d'intervenir dans le conseil d'administration. Il a le droit de diriger la conduite du conseil. Si le conseil empiète sur les droits du peuple, il est de son devoir de dire qu'il faut que ces droits soient protégés.

L'honorable député de Lanark (M. John Haggart) donne à entendre que la manière d'arranger les affaires de l'Intérieur consiste à congédier toute une armée d'employés. Je crois que la mesure prise par ce conseil lorsqu'il a congédié 503 employés, et lorsqu'il a usé de son jugement dans la pleine mesure que mon honorable ami de Lanark aurait pu désirer, n'était pas justifiée par les circonstances. Je crois qu'il aurait pu obtenir les mêmes résultats sans faire ces destitutions. De fait, le mirage de l'Ouest enlève à nos provinces de l'Est un grand nombre d'hommes qui vont travailler sur les chemins de fer de l'ouest et du centre du Canada.

Chaque année des centaines d'hommes s'en vont dans l'Ouest, et il n'aurait pas fallu beaucoup de temps pour réduire le personnel de l'Intercolonial, sans congédier ces hommes. Il faut se rappeler qu'en 1908 le chemin de fer intercolonial a commencé à ressentir les effets de la dûreté des temps qui s'était fait sentir deux ans auparavant sur les grands chemins de fer du centre. Tout le monde sait qu'en 1908, les affaires des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien étaient peu prospères. Nous avons commencé à en ressentir les effets, et le conseil de mon honorable ami, en traitant cette question, a résolu de congédier sommairement ces employés. Je n'ai pas d'objection à ce que l'on pratique la plus stricte économie possible dans l'exploitation du chemin. J'admets que par le passé il y a eu des abus. Ces abus existaient du temps où mon honorable ami le député de Lanark était ministre des Chemins de fer et des Canaux. Bien qu'il se soit efforcé, à sa manière, d'opposer un frein aux demandes que lui faisaient ses amis politiques des Provinces maritimes, il a laissé un état de choses qui, heureusement, disparaît graduellement. Mais il n'y a pas un seul député des Provinces maritimes qui refuserait d'appuyer le ministre dans les efforts qu'il ferait pour appliquer les principes d'économie à l'administration du réseau en se débarrassant de fonctionnaires inutiles, et en exploitant le réseau de façon à donner aux habitants du pays le meilleur service possible, et dans des conditions qui leur permettraient de faire leurs affaires de la meilleure manière possible.

Il ne servirait à rien de citer certains tarifs locaux, comme l'a fait l'autre jour l'honorable député de King-et-Albert (M. McAlister). Le chemin de fer intercolonial n'a pas été construit dans le but d'offrir un tarif local à tel ou tel endroit, à tel ou tel individu, pour le transport de tel ou tel produit sur une distance de 15 ou 20 milles. Il a été construit à titre de grande entreprise canadienne pour relier ensemble les diverses provinces du Dominion, et le service qu'il doit rendre au pays consiste à abaisser les barrières qui s'élèvent entre les provinces de l'Est et les provinces de l'Ouest, afin que les produits de l'Est puissent aller à l'Ouest et les produits de l'Ouest être envoyés dans l'Est. Voilà ce que le pays espérait en construisant cette voie ferrée, et ce qu'il devrait avoir, quels que soient ceux qui sont chargés de la diriger ou de l'administrer. Malheureusement, ce problème de l'Intercolonial, qui a été tant discuté en cette Chambre, offre aujourd'hui cette difficulté, qu'il est une ligne d'intérêt purement local. Nous ne participons pas au grand développement du transport de l'Ouest, à la grande prospérité qui est venue dans la Saskatchewan et l'Alberta avec l'affluence de la population, avec l'augmentation de la production du grain et avec tous les gains énormes qui sont venus en ce pays.

Le blé, cet important produit de l'Ouest, est transporté par les grandes voies jusqu'à Montréal. Une petite quantité s'en va de là à la Nouvelle-Ecosse et aux ports de mer du Canada, mais la plus grande partie est dirigée vers Boston, Portland et autres villes américaines. Tout ce que nous demandons, c'est que l'Intercolonial soit considéré comme une entreprise nationale et qu'on l'utilise, soit en le fusionnant avec les autres chemins de fer transcontinentaux ou autrement, de telle sorte que toutes les parties du Canada puissent profiter du développement qui se produit depuis quelques années dans l'ouest de notre pays.

Que l'honorable député de Lanark n'aille pas s'imaginer que la population des Provinces maritimes soit assez enchaînée à la théorie qui a déterminé la construction de ce chemin de fer, pour que nous abandonnions absolument les droits que nous pouvons avoir d'empêcher le Parlement d'en faire une partie intégrante des lignes transcontinentales. Ce réseau appartient à l'Etat, c'est la propriété du peuple, et, apparemment, elle ne peut être aliénée. Mais

qu'allons-nous faire lorsque le Grand-Tronc-Pacifique aura atteint Moncton? Il y sera avant deux ans. Le laisserons-nous se rendre jusqu'à la mer? Dans l'affirmative nous devons utiliser l'Intercolonial ou construire une nouvelle ligne jusqu'aux ports de mer. Si le Grand-Tronc se rend jusque-là, pourquoi le Pacifique-Canadien et le Canadian-Northern ne s'y rendraient ils pas, et pourquoi l'Intercolonial ne serait-il pas utilisé de telle sorte que les grandes lignes transcontinentales aient leurs terminus dans les Provinces maritimes.

De cette façon nous aurions opéré une concentration qui est impossible autrement. Nous sommes portés à envisager cette question à un point de vue trop étroit. Le ministre des Chemins de fer nous ferait plaisir en agissant dans toute la mesure de sa responsabilité et en songeant que s'il doit travailler dans l'intérêt non seulement des Provinces maritimes, mais de tout le Canada, c'est au peuple canadien tout entier qu'il est responsable. Qu'il soit bien admis dans tout le pays qu'un misérable excédent de quelques centaines de mille dollars ne représente aucun avantage, si on le compare avec le développement de grandes routes commerciales à travers notre territoire. Si, par la fusion ou la réunion de l'Intercolonial aux autres lignes, toutes les parties du Canada peuvent être mises en communication les unes avec les autres afin de répondre aux exigences du commerce, nous aurons fait une œuvre qui sera non seulement avantageuse au pays, mais qui contribuera dans une large mesure à mettre fin à ces petites distinctions et discussions d'intérêt local qui caractérisent maintenant l'examen de cette question.

J'ai eu mainte occasion de causer avec le ministre de la façon dont le ministère des Chemins de fer traite les réclamations qui lui sont présentées par des gens établis le long de l'Intercolonial pour dommages résultant d'incendies, pour accidents arrivés à des animaux, et pour diverses autres raisons.

Je le dis au ministre en toute franchise et dans la meilleure intention du monde, et je sais qu'il approuvera mon attitude, cette partie de l'administration de l'Intercolonial laisse à désirer. Il y a là une difficulté qui a toujours existé dans le passé, mais si l'administration des chemins de fer par le Gouvernement offre des avantages, comme le pense l'honorable député d'York, je tiens à lui dire que cette administration pèche en ce qu'elle fait beaucoup souffrir les bonnes gens établis le long de l'Intercolonial qui ont à recouvrer des dommages dans des circonstances comme celles que j'ai mentionnées. Il y a quelques années on a adopté une loi décrétant que dans le cas d'un incendie causé par une de ses locomotives une compagnie de chemin de fer est tenue pour responsable; que c'est à elle de prouver qu'elle ne l'est pas. Des causes comme celles-là peuvent être facilement décidées par un tribunal judiciaire. J'ai pensé à présenter un bill, que le Parlement a d'ailleurs adopté. Ce bill attribuait au chemin de fer de l'Etat la même responsabilité qu'aux autres; mais les fonctionnaires de l'Intercolonial préposés à l'examen des réclamations n'ont jamais aperçu ce point de la loi.

Depuis lors des incendies ont eu lieu non seulement dans mon comté, mais sur tout le parcours de l'Intercolonial, et la responsabilité *prima facie* établie par la loi n'a pas été reconnue. Des fonctionnaires du ministère ou étrangers au ministère ont pesé solennellement la question de responsabilité et la preuve faite d'après la loi, et ils ont décidé qu'il n'y avait pas eu négligence de la part de l'Intercolonial. On a mis en vigueur, depuis quelque temps, une règle établissant que dans une enquête concernant la valeur d'une réclamation, les requérants ne peuvent employer un avocat pour voir à ce que leur demande soit convenablement présentée. Bien que nous ayons de graves questions d'intérêt public à traiter, bien que j'aie moi-même suggéré qu'on étudie tout ce problème à un point de vue large, je me suis permis de parler ici d'une question de détail dont un règlements satisfaisant augmenterait beaucoup la popularité du ministre et de son administration dans les régions que traverse l'Intercolonial.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a quatre semaines que je cherche une solution satisfaisante. Si mes efforts sont couronnés de succès, comme j'espère qu'ils le seront, mon honorable ami sera parfaitement satisfait.

M. E. M. MACDONALD: Je suis bien aise que notre honorable collègue réponde avec tant d'empressement à l'avis que j'ai émis en matière de perfectionnement. Nous lui en saurons tous gré. Si le ministre comprend qu'il a le devoir de dire, de temps à autre, à ces commissaires l'attitude qu'ils doivent adopter ou ne pas adopter, et qu'il serait digne de blâme au lieu d'être digne d'éloges en ne le faisant pas; si, en outre, il se rend compte de la gravité des difficultés que j'ai signalées; bref, s'il ne grossit pas démesurément, l'an prochain, le chiffre de son excédent budgétaire, la Chambre tout entière l'applaudira, puisque ce soir le député de Lanark (M. Haggart) était satisfait.

M. J. W. MADDIN (Cap-Breton-sud): Monsieur l'Orateur, j'ai prêté une oreille attentive à la harangue annuelle que prononce le ministre des Chemins de fer et des Canaux, en nous soumettant ses observations sur le rapport du conseil d'administration de l'Intercolonial. Je ne m'arrête-

rai que sur quelques points de ce discours. A venir jusqu'à ces années dernières, jusqu'au moment où les électeurs du comté du Cap-Breton me confièrent leur mandat les habitants de la côte orientale du Cap-Breton bénéficiaient de deux trains quotidiens, de la capitale du Cap-Breton jusqu'à la capitale de la province; nous avions ce qu'on appelle le train rapide et le train éclair. Au cours des quatre années écoulées, au cours de l'hiver, le train rapide a cessé de circuler sur la route d'Halifax-Sydney et il s'en est suivi une vive agitation dans la partie orientale de la province.

En effet, cette question intéressait non seulement le comté de Cap-Breton, mais encore tous les comtés de Sydney à Halifax; en outre, elle intéressait les populations de la province entière, en ce qui concerne le transport des dépêches postales et les voyageurs. On souleva une forte agitation dans le but de faire remettre ce train en circulation, et il y a eu un an le mois dernier, en me rendant à la Chambre des communes, je causai de l'affaire avec le ministre des Chemins de fer, dans l'espoir de voir quelque arrangement s'effectuer au bénéfice des populations de la Nouvelle-Ecosse, vu qu'à cette époque il était entendu que même, au cours de l'été, on ne placerait pas de deuxième train sur l'Intercolonial, de Sydney à Halifax. Un train de marchandises quittant Sydney vers six heures du soir, arrivait à Port-Tupper sur l'Intercolonial, vers onze heures du soir ou minuit. Un train rapide quotidien quittait New-Glasgow vers sept heures du matin, à destination d'Halifax, et je suggérai au ministre de faire attacher un wagon-lit à ce train qui desservirait régulièrement Port-Tupper et de faire circuler régulièrement un des nombreux trains de marchandises entre Port-Tupper et New-Glasgow en correspondance avec le rapide de New-Glasgow à Halifax. Le ministre des Chemins de fer me dit à cette époque qu'il avait l'intention d'apporter quelque modification à la gestion de l'Intercolonial et que, comme ce remaniement s'effectuerait à brève échéance, il ne jugeait pas utile de faire circuler un autre train ou d'effectuer d'autres remaniements dans l'administration du réseau.

Peu après, le nouveau bureau d'administration et de direction fut créé. Je me rendis chez un des membres du conseil et lui soumis ma proposition. Il me dit qu'en toute probabilité il serait préférable d'avoir un train rapide régulier. Il ajouta: "M. Maddin, le trafic sur cette extrémité du réseau n'est pas lucratif." Ici je désire rappeler au ministre une question que je ui posai, le 5 mai dernier:

M. MADDIN demande:

1. Quel est le chiffre des recettes provenant du transport des marchandises expédiées de l'île du Cap-Breton sur l'Intercolonial, en 1908?

2. Quel est le chiffre des recettes perçues sur le transport des marchandises expédiées à l'île du Cap-Breton, par voie de l'Intercolonial, en 1908?

3. Quel est le chiffre des recettes provenant de la vente des billets de place aux voyageurs se rendant à l'île du Cap-Breton ou revenant de cette île, en 1908, par voie de ce réseau?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des chemins de fer et des Canaux):

1. On ne tient pas de comptabilité spéciale pour cette partie de l'Intercolonial.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Répondu sous le n° 1.

Je tiens du bureau de direction que l'exploitation de cette extrémité du réseau n'est pas lucrative et que, par conséquent, il n'est pas désirable d'y faire circuler un nouveau train, pour l'utilité du public. Tant que le ministre des Chemins de fer n'aura pas adopté un système de comptabilité indiquant la capacité productive de l'extrémité orientale du réseau, il ne sera pas en mesure d'affirmer que cette exploitation n'est pas lucrative. En discutant cette question des recettes de l'extrémité orientale du réseau avec ce membre du bureau de direction—j'oublie si c'était M. Butler ou M. Brady,—je lui signalai les énormes transports effectués pour la compagnie des aciéries de la Nouvelle-Ecosse et de la Dominion Iron and Steel Company. Ce monsieur me dit que la traction de ces marchandises se faisait à perte, pour ainsi dire; il ajouta qu'il existait une rampe fort raide à la rivière George, et que pour remorquer de lourds trains sur cette rampe, il fallait les sectionner en trains courts, de sorte que la traction de ces marchandises ne saurait s'effectuer avec profit, aux prix demandés à cette industrie.

Il fit une autre observation, fort pertinente à mon sens: c'est que l'administration de l'Intercolonial n'avait pas pour système de majorer les prix de transport des billes provenant de ces aciéries, vu qu'elles avaient bénéficié de primes de l'Etat et il ne conviendrait pas que l'Etat accorde des primes à la production de l'acier et en annule le bénéfice en établissant des tarifs élevés pour le transport des produits. Tous les députés, j'en suis sûr, souscriront à cet avis.

Mais avant la grande consultation populaire de 1908, le Gouvernement promit aux citoyens du Cap-Breton de faire réduire les rampes à la rivière George et si je ne me trompe, il inscrivit au budget la somme de $350,000, dans ce but. Au cours de l'examen du budget, la session dernière, je fis remarquer au ministre des Chemins de fer qu'il ne figurait au budget qu'une somme de $50,000; et cette somme, déclare-t-il, était affectée à l'achat d'un emplacement de voie ferrée pour l'abaissement projeté de ces rampes; or, vu le marasme des affaires au

pays, il n'a pas jugé expédient, l'année dernière, d'inscrire au budget une somme pour ces travaux.

Mais comme le ministre des Chemins de fer a déclaré ici même que, dans le budget supplémentaire qui sera déposé à une date ultérieure, il figurerait une somme de $16,000,000 affectée à la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, et vu, en outre, qu'on a annoncé un excédent de $666,388.67 pour une période de neuf mois, dans l'exploitation de l'Intercolonial, excédent que le ministre n'aurait pas dû annoncer, au jugement du député de Pictou (M. E. M. Macdonald), il convient, en justice pour les populations sur le parcours de l'extrémité orientale du réseau, d'inscrire au budget supplémentaire une somme destinée à l'achèvement des travaux promis, c'est-à-dire, les études et la réduction des rampes à la rivière George, dans le comté du Cap-Breton; et je désire demander au ministre des Chemins de fer s'il a l'intention d'inscrire au budget supplémentaire une somme pour cet objet.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce qu'il ne figure pas une somme dans ce but, au budget principal?

M. MADDIN: Non.

L'hon. M. GRAHAM: Consultez de nouveau le budget; l'honorable député fait erreur.

M. MADDIN: L'an dernier, le coût estimatif de l'abaissement des rampes, tel qu'indiqué par le ministre des Chemins de fer, dépassait $400,000. Je prétends que cette somme de $50,000 était insuffisante. On me répondit que cette somme ne figurait là que dans le but de permettre l'achat de l'emplacement de la voie, et qu'on ne se proposait pas de faire de démarches actives à cet égard.

Au budget de cette année on a inscrit la somme de $100,000; mais, comme le ministre nous a déclaré qu'il faudrait dépenser $400,000, cette somme est insuffisante pour l'achèvement de ces travaux, et je demande au ministre s'il a l'intention d'inscrire au budget supplémentaire une somme suffisante dans ce but.

L'hon. M. GRAHAM: Ces travaux ne sauraient se parachever en une seule année. Nous suivons ici la marche adoptée pour tous les autres travaux, en inscrivant au budget une somme suffisante pour l'exécution des travaux de l'année.

M. MADDIN: Quels travaux a-t-on exécutés, pour les $50,000 figurant au budget de l'an dernier?

L'hon. M. GRAHAM: On a fait de grands travaux.

M. MADDIN: A mon avis, le ministère des Chemins de fer, en 1909 et 1910, ne déploie pas, à l'égard de l'abaissement des rampes à la rivière George, autant de zèle qu'il en manifestait, en 1908, avant les élections. En réponse à la question posée, l'an dernier, le ministre des Chemins de fer dit que l'ingénieur s'était rendu sur les lieux avec tout l'empressement possible, aussitôt après la clôture de la session, afin de faire les études voulues en vue de l'abaissement des rampes. Bien qu'il ait mis cet empressement et fait ces études, après la clôture de la session en 1908, on n'a pas encore, jusqu'aujourd'hui, réellement fait de travaux.

Le ministre des Chemins de fer nous a dit sur un ton d'assurance qu'il ne s'est pas ingéré dans l'administration de l'Intercolonial, depuis la création du conseil d'administration. J'admire le courage du député de Pictou qui a tancé le ministre et lui a dit les devoirs qui lui incombent réellement, dans l'administration de ce réseau. Si le député de Pictou a réussi à établir et prouver quelque chose, ce soir, c'est que le titulaire actuel de ce portefeuille devrait lui céder sa place dans l'administration de ce réseau dans les Provinces maritimes.

Je doute que les députés aient lieu de se plaindre de l'intervention du ministre des Chemins de fer ou de ses prédécesseurs dans la gestion de ce réseau. A mon avis, l'Intercolonial a bien plus souffert de l'indifférence des ministres que de leur ingérence. L'an dernier, au moment de la création du conseil d'administration, la presse libérale nous déclara que la gestion de ce réseau était maintenant sortie du domaine de la politique et que désormais les politiciens ne s'immisceraient plus dans l'administration des affaires de l'Intercolonial.

Le public crut réellement qu'il en était ainsi; car, ce fut peu après la création de ce nouveau conseil qu'on décapita 503 employés, résultat du gonflement excessif de la liste des employés, pendant les élections générales, à l'automne de 1908. Bien que le ministre des Chemins de fer se vante de ne s'être pas immiscé dans la gestion du réseau, il aurait acquis bien plus de mérite, lui et son administration, s'il nous eût donné la certitude qu'il n'y a pas eu d'intervention dans les affaires du réseau, de la part d'hommes moins haut placés que lui.

Je tiens à signaler qu'au mois de juin dernier, quand ces 503 hommes ont été renvoyés, un ouvrier du nom de James Edwards, chaudronnier à Sydney, a été suspendu dans l'atelier des machines à cette extrémité de la ligne. Le contremaître lui avait dit qu'il n'avait pas besoin d'emporter sa boîte d'outils, qu'il n'était pas renvoyé, mais simplement suspendu et que dès qu'on reprendrait les travaux de son métier, ses services seraient de nouveau demandés. Mais permettez-moi de faire pour un moment une petite digression pour parler de quelque chose qui est arrivé avant

cela. A l'automne de 1908, environ une semaine avant les élections générales à Cap-Breton, M. Edwards, le chaudronnier, fut demandé par Alexander Johnson, le candidat libéral de Cap-Breton-sud et invité par lui au bureau du "Daily Record." En arrivant en présence de M. Johnson, il fut accueilli en ces termes:

Alors vous êtes l'homme qui applaudissez Maddin dans le quartier n° 4. Vous allez faire la culbute vous-même. Vous verrez si Maddin pourra vous procurer du travail.

Ceci se passait à l'automne de 1908. En juin 1909, cet homme a été suspendu avec les autres. Mais sa boîte d'outils resta à l'atelier et on lui dit que dès qu'une vacance se produirait et que ses services seraient nécessaires, on l'enverrait chercher. Sachant qu'il y avait une place vacante, il se rendit à l'atelier et demanda à être repris, mais son contremaître lui dit: Il faudra que vous fassiez la paix avec le parti libéral. Edwards répondit: Je pensais que les commissaires avaient dit qu'il ne serait pas question de politique ou d'ancienneté dans l'Intercolonial.

Son chef lui demanda: Pensez-vous que si je devais engager dix ouvriers, j'irais chercher les dix meilleurs sans m'occuper de leur nuance politique? Non, je devrais aller trouver M. Johnson ou le docteur Kendall pour chancun d'eux. M. Edwards se rendit alors chez le docteur Kendall, député ministériel, et se plaignit d'être traité injustement et le docteur lui promit de prendre des renseignements. Deux ou trois jours après, il rencontra dans la rue le docteur qui lui dit: "Edwards, je sais ce qu'il en est à propos de votre place. Vous avez travaillé pour Maddin contre M. Johnson. Voyez si Maddin peut vous procurer de l'emploi." Edwards répondit: "Je pensais que la politique et l'ancienneté n'avaient rien à voir dans le chemin de fer, qu'on allait l'administrer d'après un nouveau principe indépendamment de toute politique." Il lui répliqua: "Nous vous le ferons voir." Et Edwards est toujours sans emploi.

Si le chemin de fer était débarrassé, pour l'administration de ses affaires, des politiciens et ex-politiciens, de ceux qui ont fait leur cours d'étude à la Chambre et qui suivent un cours complémentaire dans le journalisme et la politique provinciale—si ce chemin de fer était débarrassé de l'intervention de ces ex-politiciens et si le ministre des Chemins de fer, qui est réellement le seul responsable de son administration, s'en occupait un peu plus, il y aurait moins de plaintes.

On a parlé du chemin de fer de la baie d'Hudson et on nous a laissé entendre que cette voie ferrée allait être prise par le Gouvernement et achevée. Or, nous avons eu des renseignements disant que la navigation n'était possible dans cette baie que pendant environ deux mois par an et que dans les détroits la navigation n'y est pas possible pendant deux mois. Comme chacun le sait, le genre de navires qui doivent être utilisés dans les glaces flottantes sont à vitesse lente, avec une machine puissante; ils doivent être construits en bois pour résister à l'amoncellement de la glace. Ces navires sont d'une construction spéciale et sont impropres à tout autre trafic. Si ce chemin de fer est achevé en vue du transport de la récolte de l'Ouest, il ne servira qu'à retarder la construction du canal de la baie Georgienne. L'honorable député de Pictou a montré que nous ne pouvions pas envoyer notre charbon de la Nouvelle-Ecosse plus haut que Montréal. Mais si le canal de la baie Georgienne était achevé, je prétends que nous pourrions envoyer notre charbon jusqu'à Port-Arthur, à aussi bon marché, sinon à meilleur marché que nous l'envoyons à Montréal aujourd'hui. Une des grandes difficultés pour se procurer du charbon sur les marchés du haut Canada, réside dans le transport. Les navires construits pour transporter du charbon à Montréal sont obligés de revenir sur lest d'eau, mais si le canal de la baie Georgienne était construit, ils transporteraient du charbon à Port-Arthur et reviendraient avec du fret de retour de sorte que le charbon pourrait être débarqué à Port-Arthur à aussi bon marché sinon à meilleur marché qu'à Montréal.

Mais si le Gouvernement fait l'expérience d'une dépense de millions de dollars pour le chemin de fer de la baie d'Hudson, en vue de faire des expéditions pendant deux mois seulement, cela ne pourra que retarder la construction du canal de la baie Georgienne.

L'honorable député de Pictou (M. Macdonald) dit que mon honorable ami de Lanark-sud (M. Haggart) était opposé aux tarifs imposés par l'administration sur l'Intercolonial pour le trafic venant de l'est ou allant à l'ouest. Je voudrais montrer que l'honorable député ne se plaignait pas de l'élévation du tarif, mais il se plaignait de ce que le chemin de fer ne rapportait rien, bien qu'il n'y eût aucune raison pour cela, avec les tarifs des voyageurs et des marchandises qui étaient imposés.

Cet après-midi, le ministre des Chemins de fer a parlé dans son discours des différents projets de canaux, des chemins de fer de l'Ouest et enfin il a terminé avec son bilan de l'Intercolonial. Il a parlé des dépenses et des recettes de cette ligne et il a mis longtemps pour déclarer que cette année en particulier il y avait un excédent au lieu d'un déficit. Je prétends que le ministre n'aurait pas dû faire preuve de cette singulière impatience dans la présentation de son exposé annuel, parce que

l'Intercolonial n'a jamais été conçu dans l'intention de devenir une ligne de chemin de fer produisant des recettes.

L'honorable ministre nous a dit qu'il avait une grande confiance dans l'avenir du pays. Il croit qu'au cours des prochaines vingt-cinq années tous les travaux publics qui sont maintenant projetés seront exécutés et qu'à ce moment-là même nous n'aurons pas plus de grandes voies que nous n'en aurons besoin pour le transport de nos voyageurs et de nos marchandises. Permettez que je lui dise que l'Intercolonial fut projeté et construit à une période de notre histoire où il fallait avoir plus de confiance que nous n'en avons aujourd'hui pour prévoir les avantages qui devaient résulter de sa construction pour le pays. Dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, il ne manquait pas d'hommes avant la confédération qui voulaient entreprendre de construire l'Intercolonial jusqu'à la Rivière-du-Loup. Il n'a pas été construit dans le but d'en tirer un revenu, mais afin de développer nos ressources dans les Provinces maritimes. Il a été construit pour transporter les produits des mines, des forêts, des pêcheries et de l'agriculture dans les différents marchés du monde et pour rapporter dans ces provinces les produits nécessaires à leur entretien et à leur développement.

Ceux qui ont contribué à l'existence de ce chemin de fer ont même admis qu'il pourrait être exploité à perte; on ne s'attendait certainement jamais à ce qu'il devint une entreprise fructueuse.

Permettez-moi de demander au ministre des Chemins de fer s'il témoigne d'une grande anxiété chaque année, pour les canaux du haut Canada, qui coûtent $100,000,000, par lesquels les gens de la Nouvelle-Ecosse ne peuvent pas envoyer une seule tonne de charbon, et qui ne payent pas de dividendes et pourtant nous savons tous que les canaux ont été rendus libres et qu'on n'espérait pas qu'ils rapporteraient de quoi payer leur entretien. Cette dépense de $100,000,000 en canaux n'est en réalité d'aucune utilité pour la population des Provinces maritimes, mais poussons-nous des lamentations parce que les canaux ne rapportent rien? Non. Nous comprenons que notre réseau de canaux dans le haut Canada est nécessaire pour le développement de cette partie du Canada et ne pourrions-nous pas avec quelque raison avoir la permission d'espérer que notre réseau de chemins de fer dans les Provinces maritimes devrait être regardé de la même façon. L'Intercolonial est en quelque sorte considéré par la population des Provinces maritimes comme une propriété de ces provinces, absolument comme les canaux peuvent être considérés comme une propriété de la population de l'ouest du Canada. Entendons-nous les députés des Provinces maritimes se plaindre de l'emploi d'un trop grand nombre d'hommes sur les canaux ou du renvoi d'hommes sur les canaux? Oh! non, mais chaque année, on demande au Gouvernement: Allez-vous vendre l'Intercolonial ou allez-vous le louer, ou va-t-on le placer sous l'administration d'une commission royale, ou se débarrasser d'une façon ou de l'autre de ce fardeau.

Je prétends, monsieur l'Orateur, que si l'Intercolonial était débarrassé de toute l'influence politique qui caractérise encore son administration, il y aurait moins de plaintes à son sujet. Je n'établirai aucune comparaison entre l'administration sous le régime conservateur et sous le régime libéral, je ne dirai pas que l'influence politique n'existait pas sous l'administration conservatrice, mais nous savons, et c'est un fait reconnu qu'actuellement l'influence politique s'exerce sur tout ce qui touche à l'Intercolonial, depuis l'engagement d'un manœuvre ordinaire jusqu'aux achats dans les entrepôts et aux marchés à passer. Il a été reconnu que le favoritisme et l'esprit de parti ont envahi complètement la direction de la ligne, et quand la commission de direction a été nommée, on nous avait promis que ces influences disparaîtraient. Mais laissez-moi vous dire qu'il n'est pas exact que cette commission soit libre de toute influence politique extérieure, et que sur ce point l'administration n'a pas eu grand succès.

Passant maintenant plus particulièrement aux détails. J'espère que le ministre verra à ce que les rampes de l'Intercolonial, à la rivière George, soient abaissés immédiatement. Le ministre a maintenant un excédent qui est plus que suffisant pour payer ces travaux et l'excuse qu'il a présentée il y a un an, que les conditions financières du pays ne permettaient pas une pareille dépense, a maintenant disparu. J'espère qu'il mettra bientôt à exécution la réduction de la rampe de la rivière George, ce qui sera une grande amélioration pour le réseau.

(La motion est adoptée et la Chambre siège en comité du budget.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Chemins de fer et canaux—crédits imputés sur le compte capital—Tunnel de Beresford, $6,000.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de Fer et des Canaux): Cette somme est destinée à faire disparaître une traverse à niveau et à construire un tunnel. La dépense est évaluée à $6,000.

M. SPROULE: Le Gouvernement suivra-t-il la règle établie pour le partage des dépenses et demandera-t-il à la municipalité de payer une partie de ce montant?

L'hon. M. GRAHAM: Cette dépense sera payée entièrement par le trésor fédéral. L'Intercolonial ne paye pas de taxes aux municipalités comme le font les autres chemins de fer.

M. LENNOX: En constatant que ce chemin de fer ne paye pas de taxes, et probablement pour d'autres motifs, vous ne vous proposez pas de demander aux municipalités de contribuer pour quelque chose?

L'hon. M. GRAHAM: Non.

M. STANFIELD: L'Intercolonial paye-t-il une taxe d'égouts aux municipalités comme le font tous les autres propriétaires de terrain?

L'hon. M. GRAHAM: Mes renseignements sont que l'Intercolonial ne paie pas de taxe de cette nature.

Pour renforcer les ponts, $61,000.

L'hon. M. GRAHAM: Ce crédit servira à donner plus de solidité aux ponts sur la voie de l'Intercolonial, afin de pouvoir employer un matériel plus lourd.

L'hon. M. FOSTER: Cette dépense est-elle entièrement portée comme frais d'établissement ou comme dépense d'entretien?

L'hon. M. GRAHAM: Le montant de la dépense, moins ce que rapporte la vente des anciens matériaux est inscrite comme dépense de premier établissement.

L'hon. M. FOSTER: Supposons un pont en bois qui a servi jusqu'à présent, vous ne pouvez pas le démolir et obtenir quelque chose de la vente des matériaux. Si vous remplacez un pont en bois, par un pont en acier, vous devez imputer sur le revenu la valeur actuelle du pont en bois. Quelle règle suit-on, ou en d'autres termes quel sera le coût total du renforcement de ces ponts? Ces travaux coûteront-ils $61,000, ou $120,000, dont la moitié sera prise sur le revenu?

L'hon. M. GRAHAM: La somme entière est imputée sur le capital. Si nous avions conservé le même matériel roulant, très peu de ces ponts auraient eu besoin d'être rendus plus solides, sauf ceux qui auraient pu devenir détériorés par la vétusté, et alors nous les aurions réparés à même le revenu. Mais là où les anciens ponts ne peuvent plus servir, avec le nouveau matériel, ils deviennent inutiles. Ils ne peuvent plus servir, parce qu'un matériel plus lourd exige des ponts plus solides. Ce n'est pas la même chose que pour les rails. Quand on enlève un rail de 67 livres, le rail nous reste, mais quand on remplace un de ces ponts, l'ancien n'a plus aucune valeur et je ne vois pas bien à quel compte on pourrait le créditer. C'est d'ailleurs la règle suivie par toutes les compagnies de chemin de fer.

L'hon. M. FOSTER: J'aimerais à savoir comment font les chemins de fer américains, exploités sous la juridiction de la commission. Il doit exister un exposé quelconque des méthodes employées par ces compagnies, et l'honorable député devrait le déposer sur le bureau de la Chambre pour notre information.

L'hon. M. GRAHAM: Je me procurerai ce renseignement. S'il n'existe pas un précis des règles, j'en ferai préparer un et je le déposerai.

M. BLAIN: Ce crédit revient tous les ans, et je suppose que nous en avons encore pour quelques années. Peut-on savoir combien de ponts de l'Intercolonial ont été ainsi renforcés, et combien on espère en renforcer au cours de la présente année.

L'hon. M. GRAHAM: On m'informe que ce crédit est presque suffisant pour achever ces travaux cette année. Si le matériel roulant a presque doublé de poids, cela veut dire que tous les ponts doivent être renforcés. Il reste peut-être encore deux ou trois ponts, à part ceux-ci, mais pas plus. Si plus tard il faut les remplacer, l'argent sera pris sur le revenu.

Chaudière-Jonction.—Remise à locomotives, etc., $6,000.

L'hon. M. GRAHAM: Le crédit a été réduit de $20,000 à $6,000, parce que nous avons renoncé à construire une nouvelle remise. Cette somme sera employée à la pose des rails et des signaux, aux pompes, etc., qui tous sont des accessoires de la remise.

Déviation de la ligne à Chatham et embranchement sur le quai, $150,000.

L'hon. M. GRAHAM: Voici un item important. Le coût estimatif des travaux est de $440,000. Je crois que la ligne aura 8 milles ½ de longueur. Elle évite une pente très raide entre Nelson et Loggieville: elle diminue la distance et donne accès au port de Chatham. La gare est très éloignée du port, et à une bonne distance de la ville même. J'ai visité la localité et je suis revenu convaincu de la nécessité de trouver un moyen d'établir la voie plus près du port. Il faut voiturer tout le trafic, sur une longue distance. La chambre de commerce, le conseil municipal et une nombreuse délégation m'ont expliqué que de nouveaux établissements industriels très importants seraient installés dans la localité, si le chemin de fer pouvait être amené jusqu'à l'eau profonde. Dans l'intérêt même de la ligne je crois que c'est une raison qui doit être prise en considération, mais il y en avait

une autre qui était d'éviter une pente très raide et raccourcir la distance. Ces travaux ont été décidés, il y a environ un an. Le coût estimatif est de $440,000 dont $3,000 ont été employés en travaux d'études. J'ai une estimation complète et détaillée des travaux. L'ancienne voie serait complètement abandonnée.

L'hon. M. FOSTER: En réalité, il s'agit de prolonger la voie jusque dans la ville.

L'hon. M. GRAHAM: Pour arriver au centre du trafic; et nous espérons augmenter notre trafic, en prolongeant la voie jusqu'à l'eau profonde.

M. STANFIELD: Pourquoi ne prenez-vous pas l'ancienne voie?

L'hon. M. GRAHAM: C'est ce qu'a fait l'ancien Canada-Eastern, mais cette compagnie ne se préoccupait nullement des pentes. Le Canada-Eastern entre dans Chatham, mais cette ville ne se trouve pas sur le parcours de l'Intercolonial, proprement dit.

M. LENNOX: Ces travaux sont faits sur une voie que nous avons achetée il y a quelques années, et quand ils seront terminés, le chemin ira jusqu'au port? Quels travaux entend-on faire avec cette somme de $150,000?

L'hon. M. GRAHAM: Il y a l'acquisition du droit de passage, le terrassement, le balastage et la pose des rails. Nous espérons longer le port sur un parcours de un à deux milles.

M. LENNOX: Cette somme de $440,000 comprend-elle certaines améliorations au port, ou est-elle entièrement consacrée à la construction de la voie?

L'hon. M. GRAHAM: Elle est exclusivement pour le chemin. Cela comprendra, je crois, une gare. La gare actuelle devra être transportée dans la ville.

M. LENNOX: L'honorable ministre a-t-il sous la main un état des sommes imputables sur le capital, et dépensées sur la Canada-Eastern depuis que nous en avons fait l'acquisition?

L'hon. M. GRAHAM: Je procurerai ce renseignement à mon honorable ami, si c'est possible; la somme est considérable. Il a fallu faire du balast, de nouveaux ponts et plusieurs autres travaux. Je crois que j'ai donné le chiffre total de ces dépenses, à la dernière session.

L'hon. M. FOSTER: Dans l'opinion de l'honorable ministre, quelle augmentation de trafic peut-on attendre de cette dépense de près d'un demi-million sur cet embranchement?

L'hon. M. GRAHAM: Tout semble nous assurer un fort trafic en bois et en pâte de bois. Il nous a été fortement représenté que de grandes scieries seraient construites à cet endroit si nous donnions des communications faciles.

M. STANFIELD: Il y a déjà une fabrique de pâte de bois à cet endroit.

L'hon. M. GRAHAM: Oui, je le sais, mais elle se trouve dans des conditions très désavantageuses.

L'hon. M. FOSTER: Il est question d'en construire une autre?

L'hon. M. GRAHAM: D'après mes renseignements une autre fabrique de pâte de bois, et peut-être une fabrique de papier seront construites. Quels que soient les avantages qu'offre le port, l'obligation de voiturer tous les produits sur une distance d'un mille et demi, entre le port et la gare, est un trop grand obstacle. Si l'on veut tirer profit des avantages, le moyen que nous employons est le seul qui existe. De plus la forte pente qu'il y a à cet endroit rend tout trafic impossible sur cette ligne.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre s'engage dans de fortes dépenses avec de bien faibles garanties. Il n'a aucune certitude. Il a été vaguement question d'une fabrique de pâte de bois. On pourra peut-être aussi construire une fabrique de papier. Ces raisons ne me paraissent pas justifier la dépense d'une somme presque égale à celle que nous avons payée pour le chemin de fer, somme qui devait, disait-on, nous rendre propriétaire d'une ligne passablement bien construite et passablement bien outillée. On nous demande de doubler le prix d'achat, et nous n'avons aucune certitude que l'augmentation de trafic que prévoit le ministre se réalisera. On ne construit pas de chemin de fer sans avoir des raisons plausibles d'en recevoir un accroissement de trafic. On nous a représenté que ce chemin de fer nous coûterait $800,000 et nous allons y dépenser environ $2,000,000.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a du vrai dans ce que vient de dire mon honorable ami. Mais dans la province d'Ontario une grande partie des ennuis que nous avons eus provenait de ce que les compagnies faisaient passer leur ligne à un demi-mille au plus des villes, et chaque fois que nous pouvons expédier nos marchandises par une autre voie, nous le faisons.

Il y va de l'intérêt de la ligne d'augmenter le trafic à cet endroit, mais quant à avoir une certitude, cela n'est pas possible. Nous devons nous contenter des probabilités et faire disparaître un des griefs formulés contre l'Intercolonial, car on prétend qu'il ne fait rien pour encourager les industries dans les Provinces maritimes, comme font ailleurs les compagnies de chemins de fer.

Avec un pont comme celui de Chatham, il est de notre devoir de prolonger le chemin de fer jusqu'à l'eau profonde, et de profiter de tout le trafic qu'il peut y avoir. De plus cette déviation évite une pente très forte qui était un grand obstacle au trafic sur cette partie du chemin.

L'hon. M. FOSTER: Quel service l'Intercolonial donne-t-il à Chatham?

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons un embranchement de Chatham-Junction à Chatham, mais la gare est à un mille ou un mille et demi de la ville.

M. LENNOX: Je n'ai pas eu une réponse précise du ministre. Nous fournira-t-il un état complet des sommes dépensées sur cette ligne du Canada-Eastern depuis que nous en avons fait l'acquisition?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

M. LENNOX: Je me rappelle que dans le temps le Gouvernement a été vivement critiqué pour avoir fait l'acquisition de cette ligne.

C'était le chemin de fer Gibson qu'on nous représentait comme se trouvant en bon état quant à l'exploitation; on ajoutait que cette ligne avait beaucoup de valeur et que nous ne serions pas obligés de dépenser un montant très considérable pour retirer immédiatement un bénéfice de son exploitation. M'est avis qu'on pourra constater que nous avons déjà dépensé un montant considérable qu'on a imputé sur le capital et dont fait partie un item de $440,000, et l'on peut croire que ce chiffre atteindra celui de $500,000 ou un chiffre plus élevé encore avant que cette entreprise soit terminée. Il y a beaucoup de vrai dans l'idée exprimée sur la possibilité très plausible de retirer un avantage très considérable de cette dépense. Bien que je déteste toujours parler du canal de Newmarket, je ne puis m'empêcher de dire qu'on a suivi de près le principe appliqué lors de la construction de cet ouvrage coûteux destiné uniquement à la création d'une industrie possible. On dit que Kane Bros quitteront probablement Newmarket, si l'on ne construit pas ce canal qui coûterait de $200,000 à $300,000 en tout. Nous constatons qu'il s'agit d'un montant très considérable. Je n'ai pas l'intention de soulever des objections futiles contre ces divers item présentés par l'honorable ministre, mais j'estime que ce dernier devrait me fournir tous les renseignements désirables sur ce qu'il a l'idée de faire, de même que sur ce qu'il a fait dans le cas de ce chemin de Canada-Eastern.

L'hon. M. GRAHAM: Je déposerai tous les renseignements demandés.

L'hon. M. FOSTER: Peut-être l'honorable ministre ferait-il aussi bien de laisser cet item en suspens et de s'occuper des autres crédits, parce que, à mon sens, cet item est trop important pour qu'on l'adopte sur les seuls renseignements que nous possédons maintenant.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami veut-il me dire ce qu'il demande? Je m'efforcerai de lui fournir le renseignement dont il a besoin. Nous ne possédons pas de donnée sur ce trafic, sauf, toutefois, celles que pourait posséder une personne qui visiterait les lieux et qui se convaincrait de la possibilité d'un grand développement dans cette région. Un autre avantage est que nous nous débarrassons d'une différence de niveau en poursuivant jusqu'au bord de la mer un chemin de fer qui ne s'en trouve éloigné que d'un mille ou que d'un mille et demi.

M. LENNOX: Nous constatons qu'on veut dépenser $440,000. S'agit-il du montant total, ou bien sera-t-il question d'autres item s'y rapportant?

L'hon. M. GRAHAM: Je l'ignore, mais ce crédit nous permettra d'acquitter toutes nos dépenses à Chatham. Tous travaux neufs sont imputables sur le compte du capital.

M. LENNOX: Voici un chemin de fer qui nous coûte $800,000; et voici qu'on veut prolonger cette voie et que le coût de ces travaux s'élèvera à $500,000 qu'on ajoutera au montant payé pour ce chemin de fer! Que pouvons-nous espérer voir se produire quant au reste de cette entreprise? Ce qu'a suggéré l'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster), c'était que l'honorable ministre laissât cet item en suspens jusqu'à ce qu'il nous eût fourni le renseignement demandé, alors que le ministre nous aurait probablement indiqué les autres item imputables sur la dépense portée au compte du capital en vue de la construction de voies ferrées. Il va sans dire que l'honorable ministre doit connaître ce qu'il a l'idée de faire en plus.

M. RHODES: Si je comprends bien l'honorable ministre des Chemins de fer, il justifie cette dépense par la raison que l'embranchement augmentera la valeur de la voie principale, augmentant ainsi la puissance de traction, de telle sorte qu'on aurait pu voyager à meilleur marché et se servir de cette voie à un prix moindre.

L'hon. M. GRAHAM: C'est une des grandes raisons.

M. RHODES: En ce cas, comment l'honorable ministre peut-il concilier cela avec la politique qu'il a énoncée dans son projet de loi relatif aux embranchements, et d'après laquelle on n'acquerrait aucun embranchement qui ne serait pas en bon état? Autrement dit, il ne voulait pas acquérir un chemin de fer qui demanderait des réparations.

L'hon. M. GRAHAM: Ce chemin de fer a été acquis, et dans le cas actuel, c'est un chemin de fer absolument nouveau que nous construisons.

M. RHODES: Je comprends parfaitement cela, mais le principe reste le même puisqu'on dépense de l'argent pour un chemin qu'on a acquis. Je n'entends pas critiquer à la légère, puisqu'au sujet de ce projet de loi relatif aux embranchements, je crois que le Gouvernement devrait acquérir une voie ferrée, même si cette dernière n'existait que pour la forme, si, après avoir été mise en bon état, elle doit rapporter des avantages au pays. Mais je demande si, lorsqu'on engage une dépense sur cet embranchement pour augmenter la valeur de ce dernier, on ne devrait pas agir de la même façon dans le cas de tout autre chemin de fer qu'on acquerra en exécution du projet sur les lignes d'embranchements.

L'hon. M. GRAHAM: On nous blâme maintenant parce que nous acquérons un chemin de fer à propos duquel nous devrons dépenser de l'argent, mais la législation proposée nous protégera plutôt à l'avenir contre ces critiques. Ce chemin de fer a déjà été acquis, et nous voulons retirer les meilleurs résultats de cette convention. Nous voulons pénétrer jusque dans la ville de Chatham où il y a une chance pour nous, non seulement d'abaisser le niveau, mais encore d'obtenir un trafic plus considérable.

L'hon. M. FOSTER: Supposons qu'on ait laissé tout cela entièrement à la discrétion du bureau d'administration ou de l'ingénieur en chef, de déterminer les besoins du trafic, aurait-il proposé qu'on dépensât $400,000 ou $500,000 à seule fin d'améliorer la route pour le trafic seulement? N'est-il pas vrai qu'il est un autre moyen de s'occuper de la pression très forte qu'on a faite à différentes reprises? On a acquis ce chemin de fer d'abord à la suite de promesses électorales. On a trompé la Chambre, parce qu'on nous a dit que le pays acquérait un chemin de fer qui valait l'argent qu'on le payait, et qui se trouvait dans un état raisonnable de réparations et de service. Je crois qu'à la suite de la discussion qui a eu lieu ici, nous pourrions faire voir que l'honorable ministre s'est engagé vis-à-vis la Chambre à ne pas engager le trésor dans d'autres dépenses considérables. Ici nous augmentons le prix d'achat, dans une seule circonstance, de la moitié du prix total.

L'hon. M. GRAHAM: Et nous retirons beaucoup plus en retour de cette dépense. Il ne s'agit pas d'une promesse électorale, je puis l'affirmer à mon honorable ami. S'il en eût été autrement, cette promesse aurait été faite à un seul parti politique. J'ai visité Chatham où j'ai passé quelques heures. J'ai rencontré les citoyens; j'ignore si c'étaient des libéraux ou des conservateurs. J'ai accordé une entrevue au board of trade, au conseil de ville, à des citoyens, et les journaux conservateurs de l'endroit m'ont blâmé fortement parce que je n'avais pas promis formellement, sur-le-champ, de faire cela. J'ai étudié attentivement cette question; je m'en suis entretenu avec l'ingénieur en chef et avec le sous-ingénieur, et, en réponse à la question de mon honorable ami, je dirai que s'il ne s'agissait simplement que d'améliorer la force de traction pour le transport des marchandises qui nous sont confiées, nous n'exigerions pas cette dépense très considérable.

Mais, tenant compte des avantages qu'offrent cette ville, du fait que nous voulons travailler au progrès partout où cela nous est possible, sans trop dépenser pour ce chemin de fer, constatant de plus que nous retirons un certain bénéfice de cette politique, j'ai entrepris, après mûr examen, de faire, non pas une promesse électorale, mais une promesse qui s'adressait aux citoyens, et cela dans l'intérêt du transport des marchandises et des voyageurs et celui du développement de cette région, j'ai entrepris, dis-je, de faire exécuter ces travaux. Il ne s'agit aucunement d'une promesse électorale.

M. STANFIELD: Quels sont les revenus du transport des marchandises à Chatham?

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai pas les chiffres sous les yeux, mais ce trafic est considérable.

M. STANFIELD: Je ne m'oppose pas à ce qu'on prolonge cette ligne jusqu'au cœur de cette ville, mais cette dépense me semble considérable, car les exportations de Chatham consistent presque toutes en bois et l'on ne peut se servir de ce chemin de fer pour transporter ce produit; on choisit les voies fluviales parce qu'on trouve un port favorable dans ces parages; on peut dire la même chose du bois à pâte.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas là ce que nous ont représenté les hommes d'affaires importants de cet endroit. Ils estimaient qu'on provoquerait un trafic assez considérable si cette voie ferrée était prolongée jusqu'au port.

L'hon. M. FOSTER: En quoi consistait ce trafic? On doit l'avoir dit à l'honorable ministre.

L'hon. M. GRAHAM: Il ne s'ensuit pas que pour la raison qu'un honorable député est d'avis qu'un certain trafic ne prendra pas cette route, cette prévision se réalise, parce qu'il est probable, au contraire, que ce trafic sera assez considérable.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable ministre peut exercer son jugement.

L'hon. M. GRAHAM: C'est question d'opinion après tout. Les habitants de cette

ville affirmaient que le trafic serait assez considérable sur ce chemin de fer, si l'on prolongeait ce dernier jusqu'au port, et qu'un volume de marchandise assez considérable serait transporté à ce dernier, ce qui ne se fait pas aujourd'hui, vu l'éloignement de cette voie ferrée et vu l'absence d'un embranchement.

L'hon. M. FOSTER: C'est un chemin de fer entre Frédéricton et Chatham. Nous connaissons la nature de la région traversée par cette voie. Il ne s'agit pas d'un pays où l'on puisse trouver beaucoup de trafic pour la ville de Chatham. Quels sont les articles que prendront ce chemin de Chatham? Le bois marchand qu'on trouve le long des cours d'eau prend le chemin des rivières qui viennent à Gibson ou à Marysville, et depuis cet endroit on l'expédie par le fleuve Saint-Jean. Le chemin projeté va-t-il accaparer ce trafic au préjudice de cette route si vieille et dont on peut se servir à si bon marché? La plus grande partie du bois marchand prendra cette dernière route; on n'expédiera pas ce produit par nos voies ferrées, même si l'on encourrait cette dépense supplémentaire de $500,000. Se trouve-t-il beaucoup de produits de la ferme, etc., qui prendront cette route jusqu'à Chatham, ce qui vous assurerait un revenu pour le transport par ce chemin? Ce trafic sera très faible.

Que trouve-t-on, aujourd'hui et que trouvera-t-on pour nous porter à faire de Chatham un débouché dans l'est du Canada de préférence à Fredericton, et qu'arrivera-t-il alors de ce trafic?

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député oublie que ce chemin de fer travaillera de concert avec l'Intercolonial. Il ne doit pas se rendre nécessairement à Fredericton. Il prend la direction de l'est et celle de l'ouest sur l'Intercolonial. On se trompe en disant que tout le bois marchand prend la route des cours d'eau. Une grande quantité de bois de sciage est maintenant transportée par chemin de fer.

L'hon. M. FOSTER: Ce trafic sera-t-il transporté par voie ferrée depuis Chatham jusqu'au chemin de fer qui se dirige vers Fredericton?

L'hon. M. GRAHAM: Une grande partie de ce bois sera expédiée sur la jonction de Chatham pour de là être transbordée aux wagons de l'Intercolonial qui se dirigent vers l'est et vers l'ouest de cet endroit.

L'hon. M. FOSTER: Sur quelle distance du chemin cet accroissement se produira-t-il? Quelle sera la force de traction requise?

L'hon. M. GRAHAM: L'Intercolonial aura tout le trafic des lignes qui font raccordement avec lui. Nous obtenons ce trafic à la jonction et en le rendant au port on nous dit que nous obtiendrons un trafic plus considérable que celui que nous avons aujourd'hui. Il n'est pas besoin de diriger ce trafic sur Fredericton. On l'amène à la jonction et de là à Saint-Jean par l'Intercolonial. Il est vrai que nous n'avons pas tout le trafic de l'embranchement du chemin de fer Canada-Eastern. Bien que la voie qui nous occupe maintenant fasse partie de ce dernier réseau elle servira à alimenter l'Intercolonial au point de raccordement, où l'Intercolonial prendra soin du trafic.

M. LENNOX: Quel a été, disons l'an dernier, le chiffre des recettes nettes de la ligne Gibson? Ce renseignement pourrait nous mettre en mesure de prévoir le résultat de cette affaire. Le ministre est-il d'avis que cette dépense additionnelle de $440,000 occasionnera une augmentation proportionnelle des recettes nettes ou un déficit?

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami doit savoir qu'il est impossible de répondre à une telle question. En matière de transport, on ne peut garantir aucune recette. On tente l'aventure, comptant s'en tirer avec avantage.

M. LENNOX: Quelles ont été par le passé les recettes de ce chemin?

L'hon. M. GRAHAM: L'année dernière, répondant à une question de l'honorable député de la division Saint-Antoine, j'ai donné à ce propos les renseignements les plus complets. Je ne les ai pas par devers moi en ce moment.

M. LENNOX: Quel a été le résultat général—un bénéfice considérable?

L'hon. M. GRAHAM: Non, je ne crois pas. Le résultat sera peut-être différent cette année, à la fin de l'exercice.

M. LENNOX: Il serait regrettable que l'augmentation de la dépense occasionnât une augmentation proportionnelle du déficit.

L'hon. M. PUGSLEY: Il se trouve que je suis très au fait de la situation qui prévaut à Chatham et, le comité peut m'en croire, il serait impossible de concevoir un prolongement plus susceptible d'accroître le volume du trafic de la ligne principale.

L'hon. M. FOSTER: Tant que cela?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui; je parle du trafic de la ligne principale. Mon honorable ami n'est pas sans savoir que le Miramichi est un fleuve très important, navigable jusqu'à Chatham et même jusqu'en amont de Newcastle. Il y a là des industries importantes, et la population de Chatham s'accorde à croire que le prolongement du chemin de fer le long du fleuve fera surgir nombre d'autres grands établissements industriels. Aux yeux des gens,

le prolongement aura pour effet d'activer le commerce de la ville; il favorisera le développement d'industries importantes et apportera à la ligne principale de puissants éléments de trafic, toutes choses qui ne se peuvent obtenir qu'en reliant le chemin de fer aux bords du fleuve.

L'hon. M. FOSTER: Tout cela, un autre personnage l'a déjà dit dans une autre circonstance, à peu près dans les mêmes termes, quand il s'est agi du canal de Newmarket.

L'hon. M. PUGSLEY: Le Miramichi a une profondeur de 20 pieds.

L'hon. M. FOSTER: C'est un avantage; il y a de l'eau là. Mais nous n'avons pas le plan du prolongement projeté; nous sommes dépourvus de toute information à ce sujet. Si le ministre voulait bien recueillir les renseignements que nous lui avons demandés et apporter demain le plan des travaux, je crois que nous pourrions pousser plus loin l'étude de son budget.

L'hon. M. GRAHAM: J'apporterai le plan et le déposerai sur le bureau de la Chambre, mais je ne crois pas que l'honorable député puisse se faire une idée bien juste des travaux en se reportant au plan tracé par un ingénieur.

Freins pneumatiques pour wagons à marchandises, $10,000.

M. LENNOX: Combien de wagons compte-t-on munir de ces freins?

L'hon. M. GRAHAM: A peu près 200. Nous avons en tout 12,779 wagons dont 10,801 sont munis de freins pneumatiques; il en reste encore 1,978 qui n'en sont pas pourvus. L'inconvénient est, abstraction faite de la question de sûreté, que nos wagons non munis de freins pneumatiques ne sont pas admis sur les autres lignes.

M. LENNOX: Je suppose que c'est l'intention du ministre de faire munir de freins pneumatiques tous les wagons à marchandises?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

M. STANFIELD: Pourquoi le ministre ne hâte-t-il pas l'exécution de ce travail? Aux différents ateliers de construction de Moncton, de Stellarton et d'Halifax, on a congédié des ouvriers. Pourquoi ne les a-t-on pas gardés pour faire ce travail?

L'hon. M. GRAHAM: Nous faisons montre d'assez de diligence, puisque 10,801 wagons sont déjà munis de ces freins.

Pour changer les barres d'attelage des wagons à marchandises, $10,000.

M. LENNOX: A combien de wagons ce crédit suffira-t-il?

L'hon. M. GRAHAM: A environ 200; il en restera encore à peu près 493 à munir de nouvelles barres d'attelage.

L'hon. M. FOSTER: Ce travail s'exécute-t-il aux ateliers de construction?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, dans nos propres ateliers.

M. LENNOX: Pour quelle raison change-t-on les barres d'attelage?

L'hon. M. GRAHAM: Il nous faut des barres d'attelage du type généralement adopté, sans quoi on ne laisse pas nos wagons circuler sur d'autres voies. Les anciens wagons étaient munis de mailles d'attelage aujourd'hui démodées et bonne tout au plus à reléguer parmi la ferraille.

Intercolonial—protection des voies publiques en général, $10,000.

M. LENNOX: Quel régime le ministre entend-il établir à l'égard de la protection des voies publiques?

L'hon. M. GRAHAM: Ce crédit servira à la pose de cloches ou de barrières destinées à protéger les voies publiques aux passages à niveau. Nous consacrons chaque année à cette fin une somme modeste et donnons par là un bon exemple aux autres chemins de fer.

Chaque année, nous supprimons complètement quelques passages à niveau et, ailleurs, il y aura des crédits pour des viaducs.

M. LENNOX: J'espère que le ministre adoptera une ligne de conduite quant au choix des moyens de protection, barrières, cloches, passerelles ou passages souterrains. Il aurait raison jusqu'à un certain point de se servir de l'Intercolonial pour donner une leçon de choses aux autres chemins de fer, principalement en ce qui concerne la sécurité du public.

M. STANFIELD: Cette somme comprend-elle le crédit ouvert l'an dernier pour protéger le passage à niveau de Londonberry?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

M. RHODES: Il est de mon devoir d'appeler l'attention du ministre sur le mauvais état de la voie et des cours du chemin de fer à Amherst. Amherst a une population d'environ 9,000 habitants. La voie ferrée partage la ville en deux. Il y a dans la rue principale un passage à niveau où se tient pendant le jour un vieux soldat retraité qui s'absente à l'heure des repas et pendant toute la nuit. Entre la rue principale et le passage à niveau de Christie, il y a un gros pâté de maison qui couvre près d'un demi-mille. Du côté sud de la voie publique, il y a un grand nombre de manufactures employant près de 1,600 ouvriers dont la plupart habitent au nord de la voie ferrée et ne peuvent se rendre chez eux qu'en traversant le chemin de fer. Depuis trois ou quatre ans, il y a eu un grand nombre d'accidents et plusieurs pertes de vie. En décembre dernier, une fillette de

douze ans a été tuée. La manœuvre des trains se faisant constamment, les wagons ne sont pas détachés et il n'y a pas de chemin de passage, de sorte que les enfants rampent sous les wagons et c'est ainsi que cette fillette a perdu la vie. Je demande instamment au ministre d'inscrire au budget une somme qui servira à construire un viaduc à cet endroit.

Quant à l'embranchement sur Chatham, nous dépensons $450,000 pour améliorer la ligne et la station, et les recettes totales de cet embranchement ne s'élèvent qu'à $163,000. Dans le cas d'Amherst, les recettes provenant du transport des voyageurs et des marchandises sont de $563,000, comme en fait foi le rapport de l'auditeur général, de sorte que le ministre devrait étudier la question, s'il s'agit d'une question de dollars et de cents. Au point de vue humanitaire, le besoin d'un viaduc est urgent.

L'hon. M. GRAHAM: On pourrait construire une passerelle mais comme le terrain est presque plat, il serait si haut que neuf fois sur dix le gens continueraient à passer au-dessous. Du moins, c'est ce que j'ai constaté dans les villes de l'Ouest.

M. RHODES: Un passage souterrain coûterait peut-être moins cher. Entre le passage à niveau de la rue Christie et celui de la rue Victoria, il a une rue appelée rue de la Gare. A cet endroit, on pourrait construire une passerelle jusque vis-à-vis les ateliers où se fabriquent les wagons, ce qui permettrait aux ouvriers d'aller et venir à peu près sans danger. Je sais qu'il y a eu trois ou quatre pertes de vie à cet endroit depuis trois ou quatre ans. On pourrait, je crois, y établir un passage souterrain à très peu de frais, vu qu'il n'y a pas de roche et que l'eau s'écoule facilement. Le passage souterrain ne servirait pas uniquement aux employés, mais aussi aux enfants qui demeurent au sud de la voie ferrée et qui fréquentent l'école qui se trouve au nord.

Halifax—améliorations et agrandissements, $52,650.

L'hon. M. GRAHAM: Ces travaux durent depuis longtemps. Il s'agit de nouvelles voies dans la cour du côté ouest de la rue Water, et aussi de la démolition des bâtiments érigés dans la cour Richmond On calcule que le passage coûtera $11,500 et la pose des fils, $5,000.

M. LENNOX: L'an dernier, une somme de $180,000 a été votée. On l'aura complètement employée, j'imagine, à la fin de l'exercice, et on a besoin de $52,000 de plus. Ces deux sommes suffiront-elles pour achever les travaux?

L'hon. M. GRAHAM: Il ne serait pas honnête de ma part de dire qu'il n'y aura plus de dépenses à faire à un terminus comme Halifax, car il y aura constamment des dépenses à faire à cet endroit.

M. CROCKET: Tous les travaux auxquels cette somme de $52,000 se rapportent ont-ils été adjugés.

L'hon. M. GRAHAM: Oui, sauf la pose des rails que nous faisons nous-mêmes.

Indiantown et Blackville.—Pour mettre la ligne en état d'être exploitée, $2,000.

L'hon. M. FOSTER: Qu'est-ce à dire? La ligne n'est-elle pas exploitée à l'heure qu'il est?

L'hon. M. GRAHAM: On a dépensé $168,000 pour cet embranchement d'Indiantown, y compris la construction d'un grand pont. La ligne est presque prête et ces $2,000 permettront d'y mettre la dernière main. Elle n'était pas en bon état lorsque nous l'avons acquise.

L'hon. M. FOSTER: Quelle en est la longueur?

L'hon. M. GRAHAM: Environ huit milles.

M. CROCKET: Y a-t-il cette année des trains réguliers en correspondance avec ceux de l'embranchement sur Fredericton et Chatham?

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que la correspondance est régulière à l'heure qu'il est; mais je ne voudrais pas l'affirmer sans consulter l'horaire.

M. CROCKET: On s'est demandé si, lorsque l'embranchement d'Indiantown serait établi, un voyageur se rendant de Fredericton à Montréal pourrait passer par Blackville et Newcastle, au lieu de passer par Chatham-Junction.

Je crois plutôt que la correspondance pour trafic direct devrait se faire par la jonction de Chatham.

M. CROCKET: Est-ce la dernière dépense?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

Lac aux Saumons.—Passerelle, $1,400.

M. LENNOX: Est-ce le coût total de ce pont?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, le terrain à cet endroit permet de construire ce pont avec avantage et à bon marché.

M. LENNOX: C'est un exemple de ce que j'ai prêché, à savoir qu'aux endroits où le terrain permet de construire un pont de ce genre, on doit en construire un.

L'hon. M. GRAHAM: C'est aussi mon avis.

M. LENNOX: L'intérêt sur cette dépense est peu de chose, et cela vaut beaucoup mieux que d'employer un gardien.

L'hon. M. GRAHAM: C'est mieux qu'une cloche et beaucoup plus sûr.

M. LENNOX: C'est une preuve à l'appui de ce que j'ai toujours prétendu.

Loggieville.—Améliorations, $12,000.

L'hon. M. GRAHAM: Ce sont des améliorations à la gare.

M. CROCKET: Sera-ce la dépense totale?

L'hon. M. GRAHAM: La dépense totale est estimée à $32,000.

M. CROCKET: Le Gouvernement se propose-t-il de faire inscrire au budget supplémentaire, cette année, un crédit pour la gare de Fredericton? En 1908 on a demandé un premier crédit de $10,000, mais l'année dernière on l'a supprimé et je ne le vois pas dans le budget de cette année. Le ministre est allé à Fredericton et a admis l'absolue nécessité d'une gare nouvelle. L'édifice actuel est une honte pour le chemin de fer et un objet d'aversion dans la ville. La chambre de commerce et le conseil de ville de Fredericton se sont occupés de la question, et je voudrais savoir du ministre si le Gouvernement se propose de demander l'ouverture d'un crédit supplémentaire pour une nouvelle gare à Fredericton?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne voudrais pas m'engager à cela. Mais j'admets avec mon honorable ami que la gare de Fredericton n'est pas convenable pour cette ville. J'irai plus loin et je dirai que je ne crois pas que la gare du Truro soit convenable aussi. Mais nous procédons graduellement. Nous rencontrons certaines difficultés au sujet du terrain à Fredericton, difficultés qui nous embarrassent beaucoup, et qui ne sont pas encore réglées. Je ne voudrais pas dire que nous demanderons un crédit cette années pour cette gare. Mais tout ce que mon honorable ami dit au sujet de la gare de Fredericton est absolument vrai. Il faut avant longtemps construire une nouvelle gare à Fredericton.

M. CROCKET: On a voté un premier crédit il y a un an. Pourquoi ne l'a-t-on pas continué?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne connaissais pas certains faits que j'ai connus depuis relativement aux terrains, faits qu'il ne serait peut-être pas sage de dévoiler. Mais l'honorable député n'attendra pas longtemps avant d'avoir cette station. L'année dernière. j'espérais arriver à une entente avec la compagnie du Pacifique et travailler de concert avec elle, mais malheureusement ce n'est pas posible.

M. CROCKET: Le ministre peut-il nous dire si le Gouvernement a fait le choix d'un terrain? Parce que je puis dire que quelques-uns des membres les plus en vue du parti libéral à Fredericton achètent des terrains, et il n'y a pas plus qu'une semaine ou deux celui qui a la distribution des faveurs du parti libéral en a acheté un. J'appelle l'attention du ministre sur ce fait, afin que s'il a un emplacement particulier en vue, il devra l'acheter des propriétaires actuels, pour ne pas être obligé de payer de grands profits et des commissions à des intermédiaires.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que mon ami peut être assuré que nous nous protégerons. Si nous faisions connaître l'endroit où nous désirons acheter, je crois que le prix du terrain augmenterait immédiatement. Je n'ai pas entendu parler des circonstances que mon honorable ami rapporte, mais il peut être certain que nous achèteront le terrain au plus bas prix possible, et si nous ne pouvons pas l'avoir à un prix que nous jugerons raisonnable, il y a un moyen dont nous nous servirons pour en faire faire l'évaluation juste.

M. STANFIELD: Depuis que je suis dans cette Chambre, j'ai demandé une nouvelle gare à Truro. La gare actuelle est une honte. On a construit depuis ce temps deux gares à Amherst; Pictou a eu une bonne gare, Stellarton en a eu une, Antigonish et quelques autres endroits. J'aimerais à avoir du ministre une promesse que nous aurons cette gare. Je suis certain que si le sous-ministre ne parlait pas—je regrette qu'il s'en aille—nous verrions un crédit au budget de l'année prochaine.

L'hon. M. GRAHAM: Je sais que le sous-ministre a étudié la question d'une gare à Truro.

On voudra bien me pardonner si je me sers d'expressions un peu sévères. Je pense que nous avons projeté de construire, le long de l'Intercolonial, des gares dont je ne dirai pas qu'elles frisent l'extravagance, mais qui sont hors de proportion avec nos besoins. Mon honorable ami m'a parlé de la gare de Truro. Il nous faut une nouvelle gare dans cette ville. Nous sommes à étudier la question d'en construire une et il va nous en falloir une avant longtemps, notre propre intérêt l'exige.

M. CROCKET: Au sujet de la déviation de la ligne à Chatham, si l'honorable ministre n'est pas en état de nous fournir des renseignements à présent, je voudrais qu'il nous dise, quand nous reviendrons à l'étude de cet item, quelles négociations ont eu lieu par rapport à l'acquisition du droit de passage, quelles propriétés on a achetées, de qui, et pour quels prix?

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

Sur motion de l'honorable M. Fielding, la séance est levée à onze heures et trente-cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 2 février 1910.

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

ADOPTION DU SECOND RAPPORT RELATIF AUX HEURES DE TRAVAIL DANS LES TRAVAUX PUBLICS.

L'hon. W. L. MACKENZIE KING (ministre du Travail) propose que le second rapport du comité spécial des heures de travail dans les travaux publics soit adopté.

—Je pourrais dire qu'en présentant l'autre jour la motion sur ce sujet, je ne l'ai pas expliquée à la Chambre aussi complètement que je l'aurais dû. Il s'agit d'un rapport unanime du comité nommé par la Chambre pour faire une enquête sur la question et j'ai présenté le rapport en ma qualité de président du comité. Quelques membres de la Chambre ont déclaré que la nomination d'un comité spécial n'était pas nécessaire pour la raison que les fonctionnaires du ministère du Travail pouvaient bien faire ce travail. Il est vrai que nous avons au ministère du Travail des employés qui sont en état de faire un travail de cette nature, mais celui que l'on exige comporterait l'éloignement de ces employés de leur besogne administrative pour faire un ouvrage qui rentre dans la catégorie des travaux de comités. On a aussi prétendu que cela ressemblerait à une tentative de donner une situation à quelqu'un. A ce propos je dirai seulement que la motion à l'effet de nommer un expert dans ce but fut faite au comité par un honorable député de la gauche et je suis sûr qu'il n'avait pas en tête une semblable idée quand il a présenté sa motion. De plus, je ne pense pas qu'aucun membre du comité ait pensé à autre chose qu'à nous assurer les meilleurs renseignements d'expert qu'il nous était possible de nous procurer pour l'accomplissement de cette œuvre, de façon que le rapport dût être aussi complet que possible quand il serait présenté à la Chambre. Comme c'est un rapport unanime du comité, j'espère que la Chambre voudra bien l'adopter.

M. R. BLAIN (Peel): Je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai dit à la Chambre, il y a un jour ou deux. Je suppose que cette remarque s'appliquera à mon honorable ami, le ministre du Travail (M. King) parce qu'il n'a donné aucun motif nouveau pour engager la Chambre à adopter ce nouveau principe. Quand la question est venue devant la Chambre, il y a quelques jours, le premier ministre a conseillé d'accorder quelque délai pour étudier la proposition qui était nouvelle, J'espérais que le ministre du Travail pourrait nous donner quelques raisons nouvelles afin d'expliquer la nécessité pour le comité de demander la nomination d'un expert chargé de recueillir des renseignements relativement à la législation concernant le travail dans les autres pays. Le département de mon honorable ami coûte au pays, d'après le rapport de l'auditeur général, environ $112,000 par an; avec un ministre du Travail, un sous-ministre du Travail et un personnel de fonctionnaires tous nouveaux depuis quelques années. Si mon honorable ami, après des années d'efforts et de dépenses, n'a pas actuellement dans son ministère toute la législation qui est en vigueur dans les autres pays avec lesquels le Canada est en relations, alors je crois que le ministère du Travail est une institution dont le but est absolument manqué. Cela ne me fait rien qu'un député siègeant à gauche ou à droite ait proposé cette motion au comité. C'est sans importance. Ce que je dis, c'est que quelque soit le renseignement dont ce sous-comité ait besoin, on devrait le trouver au ministère du Travail. Si on ne le trouve pas, alors mon honorable ami, le ministre et son département ne font pas ce que la population du pays attend d'eux.

L'hon. M. KING: En réponse aux paroles de l'honorable député (M. Blain) je dirai que la législation en question peut être trouvée au ministère du Travail, mais ce n'est pas ce que le comité demande. La législation de cette nature adoptée par les autres pays a été le sujet de différentes interprétations devant les tribunaux. Particulièrement aux Etats-Unis et dans plusieurs états, les tribunaux se sont prononcés sur la portée de cette législation.

M. BLAIN: Mon honorable ami ne pourrait-il pas soumettre ces questions au ministère de la Justice?

L'hon. M. KING: Les décisions des tribunaux ne sont qu'une phase de la question. Mais si on soumettait ces cas au ministère de la Justice cela ne ferait pas disparaître la difficulté de donner à un département de l'administration une somme de travail supplémentaire qui, étant donné le travail que fait déjà ce département, pourrait difficilement être entreprise. Mon honorable ami a dit que c'était une pratique nouvelle. Je crois qu'il est dans l'erreur. Je sais que dans d'autres comités de la Chambre un système semblable a été adopté, par exemple au comité des téléphones qui s'est adjoint un expert. C'est simplement pour que le comité puisse profiter des connaissances d'un expert sur la question. Un ou deux employés du département feraient, je n'en doute pas, ce travail spécial si on le leur confiait mais, pour le faire, il faudrait naturellement qu'ils abandonnent leur tâche habituelle pendant très longtemps. Je crois que la Chambre

est désireuse, et certainement le pays est désireux, que cette mesure soit étudiée aussi rapidement que possible et c'est pour activer la prise en considération de ce bill et aussi pour permettre à la Chambre d'avoir tous les renseignements aussi complets que possible, que le comité a fait cette recommandation.

M. H. LENNOX (Simcoe-sud): En parlant de l'expert employé dans le cas de l'enquête relative aux télégraphes et aux téléphones, mon honorable ami joue de malheur. Ce fut une occasion pour laquelle il est vrai nous avons employé un expert et on a pris beaucoup de temps aux députés de la Chambre pour s'assurer de faits que l'on croyait être utiles au Parlement et au pays. Mais malheureusement on n'en fit pas usage, le Gouvernement est resté immobile pendant deux ou trois années et quand la question est venue en Chambre et y a été discutée, le Gouvernement a cru bon de charger un ou deux de ses défenseurs bien connus de faire des déclarations qui n'étaient pas justifiées par les faits et qui ne l'ont pas été par l'enquête ultérieure. Si le but de mon honorable ami est de se procurer l'aide d'un expert du même genre, pour ne pas ensuite compter sur lui ou plutôt pour le corrompre dans un dessein malhonnête, ce serait bien malheureux.

Pour moi, je suis d'avis et je me suis souvent prononcé là-dessus en Chambre, que nous sommes bien trop portés à employer d'autres personnes pour exécuter un travail que nous devrions faire nous-mêmes. Cette remarque s'applique spécialement à ce nouveau département de l'administration, le ministère du Travail. Il est bien connu des membres de la Chambre et du pays en général que ce département n'a pas beaucoup d'ouvrage à faire. Il est parfaitement compris dans le pays, et la presse l'a bien fait ressortir, que les fonctions spéciales qui ont été attribuées au ministre du Travail n'ont pas été remplies par lui d'une façon efficace; en certaines occasions, et la prédiction de bons résultats qui devaient dériver de la création d'un ministère du Travail ne s'est pas accomplie. Je crois qu'il serait préférable que les ministères se familiarisent avec le travail qu'ils ont à accomplir et que les membres de la Chambre se familiarisent eux-mêmes avec les conditions du pays en nommant des comités spéciaux chargés de s'enquérir sur ces questions, plutôt que de laisser s'introduire ce système de nommer des experts, des commissions royales et autres pour faire le travail que nous pourrions accomplir nous-mêmes. Je vois que le premier ministre est à son siège, et un bon exemple à l'appui de ce que je dis se présentera plus tard dans le cas de la nomination d'une commission spéciale pour la conservation de nos richesses naturelles. Quand cette proposition a été faite à la Chambre, on nous a dit qu'elle coûterait seulement une somme de $20,000 ou même moins. La question d'argent compte peu, comparativement parlant, mais j'ai attiré alors l'attention du premier ministre sur le fait qu'en confiant cette tâche à des personnes du dehors, nous nous privions nous-mêmes de la possibilité de connaître les ressources du pays, ce dont nous avons besoin pour empêcher qu'elles ne soient pillées. Je n'hésite pas à déclarer que la plupart des renseignements qui sont donnés par la commission seront utilisés pour permettre à ceux qui sont en rapport étroit avec le Gouvernement de faire des incursions dans les richesses naturelles du pays et de les utiliser à leur propre avantage.

A l'heure présente nous avons des preuves que des membres de cette Chambre savent tirer profit des renseignements recueillis par cette commission. Ce sera une grande surprise pour le pays, et pour moi, à tout événement, si une bonne partie de l'argent que nous dépensons pour recueillir des renseignements sur nos ressources naturelles ne sert pas en réalité à enréchir certaines personnes.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je crois que l'honorable député regrettera les paroles qu'il vient de prononcer. Elles sont tout à fait déplacées, premièrement parce qu'elles sont absolument étrangères à la question en discussion, et ensuite parce qu'elles contiennent une insinuation malveillante. Si l'honorable député a des accusations à porter, il est libre de le faire. Autrement, ses paroles n'ont aucun poids.

M. A. C. MACDONALD (Toronto-sud): A titre de membre du comité chargé d'étudier cette question, je puis dire que nous avons compris que pour bien nous acquitter de notre mission, il nous fallait obtenir de l'aide du dehors. Le comité a demandé à l'honorable ministre du Travail si son département pouvait nous fournir cette aide. Il répondit que non et comme les renseignements dont nous avions besoin étaient d'une nature plus ou moins légale, le comité s'est cru excusable de les chercher ailleurs. L'aide que nous demandions, nous l'avons trouvée dans la personne d'un témoin qui a été entendu à différentes séances du comité et qui a donné entière satisfaction. Les membres du comité, au nombre de onze, étaient d'avis qu'ils ne pouvaient pas consacrer assez de temps à l'étude de cette question pour la traiter avec tout le soin qu'elle mérite. Quelques-uns d'entre nous font déjà partie d'autres comités spéciaux et tous nous appartenons à un ou plusieurs comités permanents.

Pour ma part, j'ai compris qu'il m'était impossible de faire une étude personnelle des lois ouvrières des autres pays et que ces connaissances nous étaient indispensables; les autres membres du comité ont sans doute pensé comme moi. C'est pourquoi le comité, à l'unanimité, s'est assuré les services de cette personne et l'a mise à l'œuvre. Si ce n'est pas la coutume, pour un comité, de se procurer de l'aide de cette nature, très bien; ceci est une autre question, mais le comité l'a demandée parce qu'il considérait cette aide nécessaire.

Cette personne a procuré au comité les renseignements qu'il désirait avoir et dont il avait besoin pour faire une étude consciencieuse de la question.

L'hon. G. E. FOSTER (Toronto-nord): Le ministre n'a donné aucune raison plausible pour excuser son département de ne pas être en état de fournir ces renseignements. Toute l'affaire se résume à ceci: nous avons un département très coûteux, un ministre qu'on suppose très renseigné, un personnel averti, et cependant ce département est incapable de faire une compilation des lois ouvrières pour guider le comité dans son enquête.

Je considère qu'il est temps que nous sachions ce que ce département entend faire avec l'argent que nous lui votons tous les ans et dont le chiffre grossit sans cesse. Il me semble que le personnel de ce département devrait être assez intelligent pour faire ces quelques recherches et fournir des renseignements au comité. Je ne m'oppose pas à ce qu'une faible somme soit consacrée à ce travail, s'il est nécessaire, mais je fais remarquer que le département du Travail devrait être en état de fournir, à quelques heures d'avis, des renseignements qu'il devrait avoir continuellement en sa possession.

M. BLAIN: Je demande encore une fois au ministre si le fonctionnaire mentionné dans le rapport a été engagé et est actuellement en fonction.

L'hon. M. KING: En réponse à cette question je puis dire que le professeur Skelton dont nous désirons nous assurer les services a déjà été entendu devant le comité, qu'il nous a communiqué le résultat de ses recherches sur cette question et que le comité a l'intention de lui demander de préparer un rapport spécial.

L'hon. M. FOSTER: De quel droit a-t-on disposé des deniers publics sans qu'un crédit ait été voté et sans l'autorisation de la Chambre?

L'hon. M. KING: Je crois qu'il existe un crédit général pour défrayer les dépenses occasionnées par les enquêtes instituées par les différents comités, et dans le présent cas nous ne demandons qu'à agir comme agissent les autres comités.

L'hon. M. FOSTER: L'existence de ce crédit n'autorise pas un comité à retenir les services de personnes étrangères. Cet argent est pour les témoins et autres dépenses de cette nature.

L'hon. M. KING: Puisqu'on s'est permis certaines remarques sur les services que rend le département du Travail, on me permettre de dire ce qu'il a fait et ce qu'il fait.

Pour le moment je me bornerai à refuter les accusations injustes qui ont été portées contre ce département au cours du présent débat. L'honorable député de Peel (M. Blain) a cité un extrait du rapport de l'auditeur général pour démontrer que le département du Travail coûte $112,000 par année. J'ai ici ce rapport de l'auditeur général, et on me permettra de le citer pour expliquer comment on arrive à ce total de $112,000.

Voici d'abord une commission royale concernant les pertes causées aux Japonais de Vancouver pendant les émeutes du mois de septembre 1907, $623; les réclamations de Chinois de Vancouver, à la suite des émeutes du mois de septembre 1907, $27,433.41. Cet argent a servi à payer les réclamations des Chinois de Vancouver, à la suite des pertes qu'ils ont subies durant les émeutes, et cette dépense n'a rien à faire avec le département du Travail. Cette somme est comprise dans les dépenses du département, mais n'en fait pas partie. De même, je vois ici une dépense de $1,268.23, concernant la commission royale sur la question des ouvriers asiatiques; une dépense de $1,404, concernant la commission royale sur l'industrie des cotonnades; une autre dépense de $5,500 concernant la conférence internationale sur le trafic de l'opium, à Shangai, en Chine. Toutes ces dépenses n'ont aucun rapport avec les dépenses proprement dites du département du Travail. Si on les déduit de la somme totale on constatera que le chiffre est loin d'être celui que l'honorable député semble laisser croire au pays.

M. CROSBY: Nous avons commencé par discuter la question à l'ordre du jour; nous avons ensuite abordé un ou deux autres sujets et nous voici maintenant sur la question chinoise. Il me semble que nous devrions nous en tenir à la question dont la Chambre est régulièrement saisie.

M. HUGHES: Je désirerais savoir du ministre si dans ces $112,000 sont comprises les dépenses des fonctionnaires du Gouvernement qui sont allés chercher ces ouvriers Chinois.

M. l'ORATEUR: On ne peut discuter d'autres questions que celle qui est régulièrement devant la Chambre.

L'hon. M. KING: Si nous nous sommes écartés du sujet, faute en est à l'honorable député qui a le premier soulevé cette discussion.

M. BLAIN: Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je demande à poser une question.

M. l'ORATEUR: L'honorable député a déjà pris la parole.

M. BLAIN: Je désire simplement demandé à l'honorable ministre du Travail si . . .

M. l'ORATEUR: J'entends une remarque de l'honorable député d'Halton. Il est de règle de permettre à un ministre de la couronne de donner des explications et de répondre à des questions, quand cela ne serait pas permis à un simple député.

L'hon. M. FOSTER: Donnez une chance à ce pauvre malheureux.

M. l'ORATEUR: S'il existe des doutes sur ce point, j'aimerais à faire décider la question.

M. HUGHES: Je voudrais que le même privilège fût accordé au parrain d'un projet de loi.

M. D. HENDERSON (Halton): Je n'ai aucune objection à ce que le ministre du Travail réponde aux questions, mais il a pris la parole à maintes et maintes reprises, sans qu'aucune question ne lui fût posée et je m'étonne de voir un ministre de la couronne réclamer un privilège qui n'est pas accordé aux autres membres de cette Chambre. J'ai été privé de l'occasion de parler sur cette question, uniquement parce que le ministre du Travail avait presque continuellement la parole.

Je croyais que nous avions un département du Travail, mais je m'aperçois que c'est plutôt un département qui cherche à éviter le travail. Nous avons un ministre, un sous-ministre et un personnel nombreux, qui nous coûtent très cher, et tous ces fonctionnaires, au lieu de faire le travail qu'on est en droit d'attendre d'eux, cherchent à s'en débarrasser sur d'autres.

J'ignore ce que ce comité a fait, mais il me semble que la tâche qui lui a été confiée n'est pas très difficile. Je ne vois pas quelles sont ces connaissances spéciales qu'il lui faut pour étudier le projet de loi qui lui a été confié. Il me semble que le Parlement canadien est en état de voter une loi pour le pays, sans aller voir ce qui se passe ailleurs. S'il s'agit de savoir si un ouvrier travaillant d'un côté de la rue pour le compte de l'Etat doit travailler 8 heures par jour, et un ouvrier travaillant sur l'autre côté de la rue, pour le compte d'un particulier doit travailler 10 heures par jour, il me semble que tout homme doué d'un bon sens ordinaire, peut résoudre la question sans même l'aide du ministre du Travail. Je considère qu'il est tout à fait inutile de retenir, à grands frais, les services de ce spécialiste, et à moins que le ministre ne donne de meilleures raisons, la Chambre devrait rejeter sa demande.

M. BLAIN: Je demande au ministre du Travail si M. Skelton est engagé, et dans l'affirmative, quel est son traitement et qui a autorisé sa nomination?

L'hon. M. KING: M. Skelton s'est présenté au comité pour être interrogé par ce dernier. C'est lui-même qui a payé les dépenses de son voyage à Ottawa, et jusqu'à présent il n'a pas été question de le rémunérer en cela. Si la Chambre décide de ne pas approuver les conclusions de ce rapport, je suppose que M. le professeur Skelton ne recevra aucune indemnité pour ses services. Mais s'il en était autrement, nous estimons que le pays n'aurait pas raison de profiter des services professionnels de ce gentleman sans rémunération aucune; donc, si l'on approuve ce rapport, je suppose que le comité aura le droit de rémunérer de ses services M. Skelton.

M. J. D. TAYLOR (New-Westminster): Je suis surpris de constater que l'honorable ministre du Travail ait retardé jusqu'à ce moment de nous apprendre qu'en tant qu'il se trouve concerné, il a retenu les services de ce professeur; donc, il faut payer cet ouvrage-là. Je suis très étonné, considérant qu'un rapport recommandant qu'on retînt les services de M. Skelton, a été soumis à la Chambre qui l'a discuté deux fois, à huit jours d'intervalle, avant que l'honorable ministre crût devoir informer la Chambre et son département, que le Gouvernement se trouve dans l'obligation de payer les services de ce professeur d'université. J'estime que ce n'est pas là la façon d'agir qu'on devrait adopter à l'endroit de la Chambre des communes. Je dis de plus que ce comité n'est pas obligé à des devoirs qui nécessitent cette intervention d'un professeur d'université qui donne son avis, ou qui lui fournit des renseignements sur la manière dont fonctionne la loi de la journée de huit heures dans les autres pays. Avec l'honorable représentant de Halton (M. Henderson), je dis que ce Parlement peut lui-même établir les précédents qu'il veut suivre et faire ses propres lois; il me semble que si le Parlement affirmait le principe de la journée de huit heures sur les entreprises de l'Etat, comme il l'a fait lorsque ce projet de loi fut lu une seconde fois, ce comité serait malvenu de

rouvrir toute la question, de dépasser les limites qu'il ne doit pas franchir, et de faire venir un professeur, non pas pour l'aider dans la tâche dont il est chargé, c'est-à-dire celle de modifier ce projet de loi de façon à le rendre précisément ce qu'il devrait être, mais plutôt de fournir des exemples de faits qui se développent dans d'autres pays, dans le but possible de discréditer ce mouvement en faveur de la journée de huit heures.

Il me semble que les développements qu'a pris cette question justifieraient l'interpellation posée à l'honorable ministre du Travail lorsqu'on a suggéré de renvoyer l'étude de ce projet de loi à un comité spécial. J'ai demandé alors à l'honorable ministre du Travail s'il pouvait dire à la Chambre ce qu'on pourrait attendre de ce comité parce que je supposais, comme le comité se trouvait réellement choisi par les auteurs présumés de ce bill, que ces derniers choisiraient un comité qui remplirait la fonction qu'on lui confiait. Il me semble qu'on demande aujourd'hui à la Chambre de figurer à une représentation d'hippodrome dans le cas de ce comité spécial; en ma qualité de membre de cette Chambre, je n'entends pas me prêter à ce petit jeu-là. A mon sens, le ministère du Travail devrait posséder tous les renseignements possibles et de nature à nous aider dans cette discussion. Depuis trois sessions consécutives, ce projet de loi est soumis à la Chambre; l'année dernière, l'honorable ministre du Travail d'alors a traité longuement de la législation des autres pays au sujet de la journée de huit heures, démontrant ainsi que le ministère du Travail possédait alors des renseignements sur l'application de la loi de la journée de huit heures dans les autres pays. Qu'est-il advenu de ces renseignements depuis la dernière session? Les archives du département sont-elles si encombrées qu'on ait perdu celles qui se rapportent à cette question de sorte qu'il soit impossible de soumettre un rapport à ce comité? Il me semble que le fait seul d'avoir appelé ce professeur d'université à faire des recherches diligentes pour aviser ce comité devrait avoir pour résultat de renvoyer l'étude de cette question à une session ultérieure. Et qui confirme ce sentiment? C'est la déclaration que vient de faire l'honorable ministre du Travail quand il dit que s'il entreprenait de préparer ce rapport dans son propre département, il faudrait déranger les commis de ce dernier de leurs autres fonctions durant une période assez prolongée. M'est avis que ce projet de loi fut renvoyé à ce comité spécial dans l'idée qu'on pourrait faire rapport sur ce bill à cette session, et qu'il n'y avait pas d'intention de la part de la Chambre de renvoyer l'examen de cette matière à la session suivante dans le but de nommer un professeur d'université pour faire des recherches approfondies dans les lois des autres pays.

M. J. D. TAYLOR.

M. A. B. CROSBY (Halifax) : Il me semble que ce comité a été nommé, non pas dans le but de faire des recherches, mais dans celui de préparer un projet de loi pour remplacer un bill qui se trouvait alors soumis à la Chambre, et qui ne rencontrait pas l'approbation de cette dernière. Nous avons envoyé à un comité l'examen de ce projet de loi; quelques-uns d'entre nous eurent assez d'audace pour demander que ce comité ne comptât pas trop d'avocats, dans le but d'obtenir un projet de loi parfait. Aujourd'hui, nous constatons que ce comité, sans avoir demandé au préalable la permission de la Chambre, a retenu les services de quelqu'un pour exécuter ce travail. Il arrive souvent qu'un comité revienne devant la Chambre et fasse rapport de l'état de ses délibérations tout en demandant la permission de siéger à nouveau. Ce ne fut pas le cas de ce comité; il n'est pas revenu devant nous pour nous dire qu'il lui était impossible d'exécuter le travail qu'on lui avait confié, et qu'il lui fallait recourir aux services de quelqu'un qui ne faisait pas partie de cette Chambre pour exécuter cette tâche. Il n'y a pas bien longtemps que je fais partie de cette Chambre, mais j'ai pu constater que ce projet de loi a été affiché partout. Apparemment la Chambre n'est pas prête à s'occuper de cette question, et l'on croit que la meilleure chose à faire, c'est de soumettre ce bill à l'étude de professeurs. Je suis prêt à dire qu'il s'agit ici d'une question que doit régler purement et simplement le Parlement du Canada. Quel est l'objet de ce bill? La reconnaissance du principe général d'une journée de huit heures d'ouvrage? Non; il est simplement question d'une journée de huit heures dans les travaux publics du Dominion, travaux sur lesquels ce Parlement a la haute main.

Voilà le but de ce projet de loi; je dis donc que le ministère du Travail, de création récente, devrait nous fournir tous les renseignements désirables sur cette question. Je pourrais dire que nous n'avons compté autant de difficultés ouvrières que depuis la création de ce département. Quiconque examine ce qui s'est passé au Canada, au cours de l'année dernière, constatera que nous avons eu un grand nombre de grèves dont aucune n'est terminée encore, puisqu'elles se poursuivent vigoureusement; le ministère du Travail fut institué en temps opportun pour constater toutes ces grèves. Qu'est-ce qu'on a fait pour sauver la situation? Ce projet de loi n'avait d'autre but que d'établir la journée de huit heures dans les travaux publics du Dominion, c'est-à-dire dans ceux décidés par le Parlement et sous la haute main de ce dernier. Pas

n'est besoin, certes, d'aller aux Etats-Unis, en Allemagne ou en Russie, pour apprendre ce que devrait faire le Parlement dans une question qui relève de son autorité. Le ministère du Travail devrait posséder tous les détails, tous les renseignements possibles se rapportant à ce sujet. S'il nous fallait étudier ce dernier d'une façon générale, je comprendrais que le ministère du Travail demandât du temps, mais je ne puis concevoir qu'il nous supplie de ne pas nous prononcer immédiatement sur cette question qui a déjà été soumise à un comité, à un certain professeur choisi par le département. J'aimerais savoir si l'honorable député qui a proposé ce projet de résolution (M. Verville) est prêt à permettre que ce bill reste encore en suspens durant une année ou deux. M'est avis qu'il dira avec moi que nous sommes ici pour nous efforcer d'inaugurer un système dont bénéficieront les ouvriers du Canada. Pour atteindre ce but, nous demandons au Gouvernement fédéral de faire un pas de plus dans la bonne voie, afin de donner un exemple salutaire. Je ne demande pas que l'on confie cette haute main à une législature provinciale quelconque ou à un pays étranger. Nous devrions régler nous-mêmes ces questions quand elles se soulèvent ici. A cette session, de même qu'à celles qui l'ont précédée, on a tenté de remettre à plus tard la solution de ce problème. C'est là, ce me semble, ce qu'on avait l'intention de faire en retenant les services de l'expert en question.

Assurément si nous avons un ministère du Travail, nous avons besoin d'experts dans ce département, et la seule raison que je puisse trouver de la présence de l'honorable ministre du Travail dans ce comité, c'était qu'il pourrait nous fournir les renseignements nécessaires venant de la part d'experts. Il ne me semble pas qu'il faille beaucoup d'habileté ou de connaissances pour rédiger un projet de loi simple qui ferait partie de nos statuts; projet décrétant que les travaux publics du Canada devraient être exécutés par des gens qui mettraient en pratique le système de la journée de huit heures . Je crois qu'on n'a pas grandement besoin du témoignage d'un expert pour atteindre cette fin, ni de grandes aptitudes piur rédiger un projet de loi semblable. Pour ma part, je suis prêt, et la Chambre devrait l'être, à décider cette question au Parlement même, sans chercher ailleurs d'autres renseignements.

M. A. VERVILLE (Maisonneuve): Nous désirons ardemment l'adoption de ce projet de loi sous une forme telle qu'elle donne satisfaction à tous les membres qui ont exprimé leur opinion lors du débat sur la 2e lecture de ce bill. Comme il semblait exister un malentendu ou une fausse interprétation au sujet de ce bill, nous avons demandé l'avis d'un expert; la raison qui nous pousse à soumettre cette opinion à la Chambre, au cours de cette session, c'est de permettre au comité de poursuivre son travail, afin d'être en état de présenter au Parlement un rapport complet. C'est ce que nous pourrons faire si l'on ne soulève pas d'obstacles à notre travail, et cela à tout propos. Il ne s'agit pas de savoir si un homme devrait travailler tant d'heures durant de ce côté-ci de la rue, alors que son compagnon qui travaille sur l'autre côté poursuit sa tâche moins ou plus longtemps; non, nous voulons permettre aux ouvriers d'exécuter tout le travail possible.

J'ai lu les lois de plusieurs pays et j'estime qu'il nous faut chercher en Europe, aux Etats-Unis, et chez d'autres peuples civilisés les renseignements dont nous avons besoin pour légiférer convenablement sur différents sujets. Je ne vois pas pourquoi nous ne chercherions pas ailleurs les renseignements dont nous avons besoin dans cette question du travail, tout comme nous le faisons à l'égard d'autre chose, ce qui nous permettrait de présenter un rapport convenable. Voilà pourquoi, si l'on adopte ce rapport, nous pourrions poursuivre notre tâche avec toute la diligence possible. Il va sans dire que je souhaite sincèrement que ce projet de loi nous soit soumis de nouveau le plus promptement possible pour que nous le débattions.

M. J. D. REID (Grenville): L'honorable député (M. Verville) dit qu'on devrait envoyer cet expert en différents pays pour constater par lui-même ou par l'étude les conditions du travail dans ces pays.

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

M. J. D. REID: J'aurais compris que c'était là ce que voulait dire l'honorable député. Ce qui me surprend dans le discours qu'il vient de nous faire, c'est qu'il reconnaît, en vérité, que l'honorable ministre du Travail ignore son affaire. J'avais compris que l'honorable ministre du Travail était un expert en toutes les questions ouvrières; qu'il avait rempli la fonction de sous-ministre durant plusieurs années; qu'il avait visité un grand nombre de pays étrangers, le Japon, la Chine, et même l'Angleterre, enquêtant partout sur la question du travail. Je croirais que l'honorable ministre serait à peu près le meilleur expert que nous pourrions avoir, après tous les renseignements qu'il a pu recueillir au cours de ses voyages En quoi consiste la besogne de l'honorable ministre du Travail?

Je me suis creusé l'esprit pour découvrir ce qu'il peut bien avoir à faire au ministère, si ce n'est de rechercher ce qui s'est accompli chez d'autres nations. On vient nous dire, en somme, que le ministre du Travail est obligé de recourir à l'aide d'une autre personne pour se mettre au fait de la

situation ouvrière au Canada. Dans l'est comme dans l'ouest de notre pays de nombreuses grèves ont éclaté, sur le théâtre des quelles, si je me rappelle bien, on dépêcha le ministre du Travail alors qu'il occupait la charge de sous-ministre. Mais on nous apprend aujourd'hui que le chef du ministère du Travail n'est aucunement au fait de la question ouvrière au Canada et qu'il lui faut recourir à un expert pour se renseigner sur ce point. Osera-t-il avouer lui-même qu'il ne connaît pas son affaire et n'est pas au fait de la question ouvrière au Canada?

L'hon. M. KING: Si la Chambre est disposée à accueillir sans discussion les renseignements fournis au sujet de la journée de huit heures par le ministre du Travail, celui-ci se fera le plus grand plaisir de déposer sur le bureau un rapport concernant toute l'affaire. Mais on sait que de toutes les questions susceptibles d'être débattues devant la Chambre, il n'en est pas qui doive provoquer de discussion plus acrimonieuse que celle de la journée de huit heures. Afin d'écarter toute apparence de partialité de l'étude de cette question, on a cru bien faire en appelant une tierce personne dont l'opinion dans un sens ou dans l'autre ne saurait être mise en doute, pour l'inviter à interpréter les décisions rendues ailleurs à l'égard de ce problème. Je serais bien aise d'exposer ma propre manière de voir, et je suis prêt à la donner si la Chambre veut bien l'agréer; mais comme il s'agit ici d'une question de parti, d'une question qui divise profondément les esprits, nous avons jugé plus satisfaisant de prendre l'avis d'un expert que celui de membres de la Chambre.

M. J. D. REID: Certes, la Chambre serait fort aise d'avoir le rapport du ministre du Travail; nous pourrions dire ensuite s'il nous agrée ou non. Mais le ministtre veut que tous les membres de la Chambre s'engagent à agréer son rapport avant que nous en connaissions la teneur. Il demande la nomination d'un autre spécialiste. Son sous-chef doit cependant être un personnage désintéressé, car il est censé ne favoriser ni l'un ni l'autre des partis politiques. Au dire du ministre, il s'agit ici d'une question politique; or, son sous-chef est assurément étranger aux choses de la politique, il doit être désintéressé; pourquoi ne le charge-t-on pas de nous renseigner?

Je suis certain que le ministre du Travail, qui s'est acquis une si grande expérience, doit avoir fait certaines recherches sur cette question de la journée de huit heures, et qu'il pourrait fort bien nous renseigner là-dessus. Puisqu'il a un rapport, que ne le dépose-t-il pas sur le bureau de la Chambre? Quand nous l'aurons vu, il n'y aura peut-être plus lieu de nommer un expert, et la Chambre l'agréera peut-être. J'imagine que le ministre craint de laisser voir son rapport, qu'il veut le tenir secret jusqu'à ce que son avis ait été confirmé par une autre personne, sa créature, après quoi il viendra demander qu'on passe par ce qu'il dit.

Tout ceci m'a l'air d'un truc imaginé par l'honorable député qui a amené sur le tapis la question de la journée de huit heures, et qui, depuis six ou sept ans, inscrit au feuilleton un projet de loi concernant cette même question. Il n'a pas voulu proposer l'adoption de son bill avant la dernière élection, et s'il agite aujourd'hui la question, c'est pour poser au champion de la cause ouvrière. Si, au lieu de se laisser bâillonner par le premier ministre, il avait insisté sur l'adoption de son projet de loi à l'époque où il le déposa pour la première fois, il y a longtemps que cette question serait réglée. Mais on sait que le premier ministre lui a dit de n'en pas proposer l'adoption.

Sir WILFRID LAURIER: Non pas.

M. J. D. REID: De n'en pas proposer l'adoption, d'attendre. Elu à titre d'indépendant, l'honorable député a toujours voté d'une façon indépendante depuis qu'il occupe un siège à la Chambre, et il veut maintenant poser au champion de la classe ouvrière. Or, il n'est personne ici qui n'ait éventé la mèche. Après s'être concertés, le ministre du Travail et l'auteur du projet de loi s'emploient à préparer un truc politique à la faveur duquel ils pourront se donner comme les amis des ouvriers.

Je considère que le ministre du Travail s'est fait un tort considérable en avouant aujourd'hui qu'il ne sait absolument rien de la question ouvrière au Canada, non plus que de celle de la journée de huit heures, et qu'il lui faut l'aide d'un expert pour se renseigner sur ce qui se passe au Canada, au Japon, en Chine, aux Indes, en Afrique et dans tous les autres pays où il s'est lui-même transporté.

M. BURRELL: Le ministre a dit, ce me semble, qu'il s'agit en ce moment d'une question politique; je trouve singulier qu'un ministre ait pu s'expliquer ainsi. Je l'invite donc à expliquer sa pensée.

L'hon. M. KING: Il y a contestation entre deux partis puissants: le capital et le travail. Il est évident que cette question offre un vaste champ à la la discussion.

M. S. HUGHES (Victoria-et-Haliburton): Tant que le premier ministre s'est contenté de faire voyager par tout le pays, à titre de sous-ministre, le jeune homme qui fait aujourd'hui l'ornement du ministère du Travail, de lui faire rédiger de brillants rapports sur les Indes, Tombouctou, la Chine, le Japon et autres

pays, nous avons laissé faire. Pensant que certains des renseignements par lui recueillis pourraient être de quelque utilité, nous avons volontiers consenti à solder ses frais de voyage. Nous considérions alors le sous-ministre et ses aides comme autant de satellites politiques. Je sais que dans ma circonscription ceux qui s'occupent des associations ouvrières ne sont ni plus ni moins que des agents du Gouvernement actuel. Mais quand on eut créé le ministère du Travail, et que le premier ministre y eut appelé ce jeune homme, on commença naturellement de se demander ce qui pouvait bien se mijoter. On nous apprit que le jeune ministre avait été appelé à combler une lacune. Le ministre de la Justice, disait-on, n'avait pas accompli ce qu'on attendait de lui, il avait échoué; le ministre des Chemins de fer avait déçu les espérances, et dans ce jeune homme on avait trouvé l'étoffe d'un futur premier ministre. Et c'est ainsi que des hommes ayant déployé beaucoup de talent dans l'exercice de hautes fonctions étaient censés devoir être éclipsés par cet astre brillant et nouveau; un nouveau portefeuille fut créé qu'on lui confia. Nous gardâmes le silence. Le peuple ne voyait pas de mal à ce qu'on déployât un peu de luxe.

Mais quand on en vint à grossir le chiffre des dépenses de ce ministère, cependant que l'on remettait toujours à plus tard le règlement de toutes ces graves questions, on commença à se demander quel but on poursuivait, et c'est pour cela que nous élevons aujourd'hui la voix. Certain ami du premier ministre—je ne sais s'il ambitionne un portefeuille, mais c'est un de ses amis—demande qu'un comité soit chargé de faire une enquête à propos d'un projet de loi insignifiant dont on pourrait disposer en tout au plus vingt-cinq minutes. On forme aussitôt un comité assujéti à l'influence hypnotique de cet astre brillant.

Sir WILFRID LAURIER: Ce comité se compose d'un certain nombre des amis politiques de l'honorable député (M. Hughes).

M. HUGHES: Peu importe; dès qu'il s'agit d'une question de principe, le premier ministre le sait, j'ai un bandeau sur les yeux. Sans y avoir été autorisé par la Chambre et (si on nous a dit vrai) agissant en cela d'une manière peu convenable, ce comité—peu m'importe le nombre des oppositionnistes qui en font partie—a retenu les services de ce jeune homme pour accomplir un travail que le premier enfant venu pourrait faire en très peu de temps. Si le ministre du Travail était doué d'une partie du talent et de l'habileté que le premier ministre lui a attribué en cette Chambre et par tout le pays, il serait en mesure de fournir les renseignements que ce jeune homme va être chargé de recueillir sur tous les points du pays. Je m'opposerai à l'adoption de ce rapport.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds): J'appuierai la motion du ministre du Travail si elle tend à autoriser ce jeune homme à se renseigner sur la question de savoir s'il y a lieu d'abolir le ministère du Travail. Mais si elle implique une dépense que n'agréeraient pas les cultivateurs canadiens—et les trois quarts des membres de la Chambre sont comme moi des représentants de la classe agricole—je dis qu'il ne faut pas consacrer un seul sou à l'enquête que l'on projette de faire sur la question de savoir s'il y a lieu de fixer à huit heures la durée du travail quotidien dans les travaux publics.

C'est uniquement dans l'intérêt de mes commettants que je voterai contre la motion, car ils ne veulent pas que l'on fasse la moindre dépense pour savoir s'il convient de faire servir les deniers qu'ils versent à la caisse de l'Etat à employer des ouvriers ne travaillant que huit heures par jour, quand ils sont eux-mêmes tenus, à différents temps, de travailler vingt heures par jour. Si le Gouvernement venait à fixer à huit heures la durée de la journée de travail dans les travaux publics, les cultivateurs seraient obligés d'en faire autant. Voilà pourquoi j'invite les représentants des circonscriptions agricoles à s'opposer à cette dépense.

Si l'enquête devait porter sur l'abolition du ministère du Travail, ce serait autre chose, car chacun sait qu'il y a aujourd'hui quatre grèves quand il ne s'en déclarait qu'une avant la création de ce ministère. L'an dernier, j'ai appelé l'attention du ministre du Travail sur une grève dont j'avais dû m'occuper. Elle avait éclaté dans un charbonnage de l'Alberta, les ouvriers demandaient au ministre de faire abroger la loi, alléguant qu'elle ne leur était pas utile et qu'ils n'en tiendraient aucun compte. Je remis au ministre les documents ayant trait à l'affaire.

Depuis que le ministre est entré dans le cabinet, j'ai indiqué ce que l'on devrait faire dans l'intérêt des ouvriers en matière de grèves. Que l'on institue une commission dans le genre de celle des chemins de fer; les représentants des deux parties pourront alors, au cas de conflit ouvrier, s'adresser à ce tribunal. On devrait légiférer à l'égard des grèves non pas de façon à les empêcher de suspendre le travail, mais plutôt à leur permettre, avant qu'ils se mettent en grève, de porter leurs revendications devant la commission qui, après enquête, règlera le différend tout comme se vident ceux qui ont trait aux chemins de fer. A quoi bon avoir un ministre du Travail, un sous-ministre et un personnel occupant à eux seuls tout un édifice—et le cabinet du ministre du Travail est le plus

luxueux qui se puisse voir—s'il faut encore, dès qu'il s'agit du moindre projet de loi, charger quelque expert de parcourir le pays pour apprendre ensuite au ministre s'il y a lieu ou non de fixer à huit heures la durée de la journée de travail dans les travaux publics?

Représentant une circonscription agricole, je voterai contre cette dépense.

M. RALPH SMITH (Nanaïmo) : Il est difficile de comprendre pourquoi les membres de l'opposition réduiraient la question dont la Chambre est saisie à une critique du ministère du Travail en général et à une violente attaque contre le ministre qui le dirige. A mon sens, ce professeur a été cité devant le comité pour rendre témoignage à cause de sa grande expérience et de ses connaissances spéciales sur le sujet. Le comité se compose d'un nombre presque égal de députés des deux partis. Lorsque ce professeur eut fait voir qu'il était au courant de la question, les membres du comité, non le ministre du Travail, ont représenté qu'en retenant pour quelque temps les services de ce spécialiste, on hâterait les travaux et on pourrait plus facilement présenter un rapport à la Chambre dès la présente session. Le comité fut unanime à dire à son président de demander à la députation l'autorisation d'engager ce spécialiste.

Le représentant d'Halifax (M. Crosby) laisse entendre que c'est là une manière de mettre la question de côté et d'empêcher la présentation d'un rapport pendant cette session. Or, la seule raison plausible qu'on puisse invoquer pour retenir les services de ce spécialiste, c'est qu'on hâterait la besogne du comité de manière à lui permettre de soumettre ses conclusions à cette session même. Au comité, les avis ne se sont pas partagés sur ce sujet; libéraux et conservateurs sont tombés d'accord. Leur but était d'obtenir des données concises et scientifiques concernant la question afin de hâter les travaux du comité.

M. J. A. CURRIE: Quelle preuve attend-on de ce spécialiste; quelle grande connaissance a-t-il du sujet pour que cette proposition ait sa raison d'être?

M. R. L. BORDEN (Halifax): Cette question ayant souvent été mise sur le tapis depuis sept ans à huit ans, non seulement devant le Parlement, mais aussi dans la presse canadienne, on est porté à croire que le ministère du Travail aurait pu publier un Livre bleu y ayant trait. Le ministre du Travail est d'avis que son département possède une masse de renseignements que le comité devra examiner. Dans ce cas, il y a lieu d'attacher beaucoup de poids au raisonnement de ceux qui soutiennent que le département pourrait fort bien faire ce travail qu'on veut confier à ce spécialiste. Quoi qu'il en soit, ces renseignements n'ont pas été communiqués à la Chambre au moyen d'un Livre bleu ni autrement, et le ministre du Travail affirme qu'il est nécessaire de retenir les services de ce professeur, qui est censé posséder des connaissances spéciales sur le sujet, afin de bien faire comprendre au comité quels ont été, dans d'autres pays, les résultats de la mise en vigueur de lois semblables. Autrement dit, il soumettra au comité un aperçu des lois du même genre que d'autres pays ont adoptées et une appréciation des conséquences qui ont découlé de leur application.

Je le répète, il me semble que le ministère du Travail devrait avoir à sa portée tous ces renseignements. Apparemment, il ne les a pas; du moins, il ne les a pas sous une forme qui permettrait au comité de les utiliser aisément. Vu que le comité est unanime à demander les services de ce spécialiste pour hâter la besogne, je suis d'avis que la Chambre devrait suivre sa recommandation, bien que, je le répète, il faille attacher beaucoup de poids aux reproches de plusieurs députés concernant la conduite passée du ministère du Travail. Les rapports entre le capital et le travail sont d'une extrême importance au Canada, et je dois dire que l'attitude du ministre du Travail, l'interprète du Gouvernement, n'est guère d'accord avec l'attitude que le ministère et mon honorable ami lui-même, en sa qualité de ministre du Travail, ont prise il y a trois ans lorsque j'ai demandé de soumettre à un comité de la Chambre la loi de conciliation afin de permettre à tous les intéressés de se prononcer. Le ministre du Travail m'a alors répondu, entre autres choses, que son département possédait et pouvait communiquer à la députation les renseignements les plus circonstanciés ayant trait à la question. Aujourd'hui, il entonne une autre antienne, mais il faut accepter, j'imagine, ce qu'il dit de la pénurie des renseignemnts et, vu que le comité est unanime à recommander la nomination de ce spécialiste, il me semble qu'il faut écouter cette recommandation pour se conformer aux usages parlementaires.

M. E. B. OSLER (Toronto-ouest): D'ordinaire, lorsqu'on désire obtenir un avis auquel il ne faut pas se fier, on doit s'adresser à un jeune professeur universitaire. Je ne connais pas ce jeune homme, je ne m'oppose pas à ce qu'on l'emploie à recueillir des statistiques, mais le ministre du Travail a déclaré qu'on lui demanderait son opinion en qualité d'expert. Dans toute question ayant trait au commerce ou à la vie publique, je ne vois rien qui soit aussi inutile que de rechercher l'avis d'un jeune professeur universitaire. C'est ce que tous les hommes versés dans les affaires ont constaté. Quel-

que habile que soit ce jeune homme, son enthousiasme l'entraîne d'un bord et de l'autre et il nourrit des idées saugrenues. S'adresser à un jeune professeur universitaire pour obtenir une opinion, c'est avoir recours à la plus mauvaise source; son avis n'aurait aucun poids auprès d'un homme d'un talent ordinaire.

M. A. S. GOODEVE (Kootenay): Le département du Travail s'est fait remarquer parmi le ministère depuis quelques années. Pendant les dernières années, nulle question n'a provoqué en ce pays autant d'intérêt que le problème des heures de travail. Le Canada a été couvert d'une extrémité à l'autre de brochures qui étaient censées traiter ce sujet. Le ministère, par l'entremise du département du Travail, a raconté aux ouvriers canadiens tout ce qu'il a accompli pour eux. Lors du dépôt, de la 2e lecture et du renvoi au comité du présent bill, la seule objection a été qu'il était mal rédigé. On a dit que le projet de loi ne rendait pas l'idée de son auteur. Outre le ministre du Travail, il y a le ministère de la Justice, et si le bill ne soulevait pas d'autre objection, ces deux ministères auraient pu s'entendre pour le rédiger convenablement.

Le ministre du Travail déclare qu'il est prêt à déposer un projet de loi, mais qu'il croit plus sage d'obtenir l'avis d'un étranger au département. La raison invoquée par le représentant de Toronto-sud (M. Macdonell) à l'appui de la recommandation du comité concernant les services d'un spécialiste—raison que j'approuve—constitue le plus grave reproche que l'on pouvait adresser au département du Travail. Le député de Toronto-sud a dit que le comité, lorsqu'il s'est réuni, n'a pas pu obtenir, relativement à cette question, l'avis et les renseignements nécessaires d'un spécialiste. J'aimerais savoir à quoi sert le ministère du Travail. Mes sympathies sont acquises au représentant de Toronto-sud et aux autres membres de ce comité. On ne peut pas s'attendre qu'ils négligeraient leurs devoirs parlementaires et autres pour recueillir les données statistiques et les informations nécessaires, mais qu'a donc fait pendant tout ce temps-là le département du Travail puisqu'il n'a pas compilé ces renseignements afin de les communiquer au comité. On nous disait qu'il accomplirait beaucoup de choses pour le bien de ce grand pays et principalement de la classe ouvrière, et qu'il était nécessaire de créer un département à part et de nommer un ministre spécial. Il n'y a pas longtemps que nous avons établi un département à part. Le ministre qui le dirige et qui a longtemps été sous-ministre, a voyagé dans les pays étrangers aux dépens du public pour recueillir des renseignements qui serviraient à l'élaboration des lois canadiennes. J'ose dire que ce qu'il a appris au cours de ses pérégrinations à l'étranger n'a pas été favorablement apprécié, du moins par les habitants de l'Ouest dont je suis l'interprète en ce moment.

Je doute fort que nous trouvions dans les collèges de l'Est des professeurs qui donneront une solution pratique à ces problèmes ou nous fourniront des renseignements utiles. Il s'agit simplement de savoir si le projet de loi tel que déposé était bien rédigé et, dans l'affirmative, si les membres de la Chambre sont prêts à rendre une loi décrétant qu'on travaillera huit heures par jour dans les travaux publics. La question est simple, et c'est à chaque député de décider si cette loi doit être adoptée au Canada. Je ne crois pas que le ministère du Travail doive servir de tampon et j'ose dire que, dans le présent cas comme en d'autres circonstances, le Gouvernement, au lieu d'utiliser ce ministère pour le bien public, s'en sert comme d'un tampon entre les ouvriers et lui lorsque ces questions embarrassantes surgissent.

Dans ces circonstances, je ne suis pas prêt à accepter la proposition du ministre; mais si nous l'acceptons, ce sera uniquement parce que le chef de l'opposition a fait observer qu'il est sage de se rendre à une recommandation unanime comme celle-ci. Ce pendant, je ne crains pas de dire que, pour résoudre une question semblable, nous serions beaucoup mieux renseignés par des hommes pratiques.

M. SCHAFFNER: Je suis entièrement hostile à cette proposition. J'ai entendu le ministre du Travail déclarer que le comité a été unanime. Je crois savoir qu'il ne l'a pas été. Un membre du comité au moins, le représentant de Macdonald (M. Staples), a été dissident.

L'hon. M. KING: Quel est le membre de ce comité qui osera dire qu'il n'est pas entièrement d'accord avec tous ses confrères au sujet de cette résolution?

M. SCHAFFNER: Mon honorable ami de Macdonald n'est pas ici, mais c'est ce qu'il m'a dit avant de quitter cette Chambre.

L'hon. M. KING: Vu que cet honorable député n'est pas ici, il ne peut pas témoigner lui-même, mais peut-être qu'en ma qualité de président de ce comité, je pourrai parler pour lui. Je dirai donc à cette Chambre que tous les membres du comité présents à la réunion ont approuvé cette résolution. C'est sur une motion de l'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonell) que le comité l'a adoptée. Je n'ai pas voulu m'opposer à la résolution, parce que je désirais vivement que le comité comprenne que toute proposition venant de l'autre côté de la Chambre serait accueillie cordialement par ce côté-ci.

M. F. L. SCHAFFNER (Souris): Bien que je sois tout disposé à accepter la déclaration de l'honorable ministre, cela ne m'empêche pas de dire que je suis absolument opposé à toute considération de parti politique dans cette affaire. Que ce fut intentionnellement ou non, le ministre du Travail en a parlé comme si c'était une question de parti. Je suppose qu'il est homme de parti comme je le suis moi-même; mais lorsque j'entends d'aussi forts indépendants que l'honorable député de Nanaïmo (M. Smith) et l'honorable député de Montréal (M. Verville) parler en faveur de ce projet, j'y vois peut-être quelques raisons de l'appuyer nous-mêmes. Je crois que le ministre du Travail a suffisamment d'intelligence, d'habileté, et de connaissances pour régler cette question sans qu'il soit nécessaire d'avoir l'aide de spécialistes, et je voudrais bien savoir quelle qualité particulière ce professeur d'université possède que le ministre ne possède pas. D'après ce que j'ai entendu, il semblerait que ce n'est pas par manque de renseignements que le ministre désire si vivement que cette motion soit adoptée, mais afin de s'exempter de faire une déclaration de principe au sujet de cette question, déclaration qu'il devrait être en état de faire suivant moi.

M. J. D. REID: Pour ma part, je voterai contre la résolution.

M. J. A. CURRIE (Simcoe-nord): Comme manufacturier, je veux m'inscrire en faveur de la journée de huit heures. Le bureau du Travail me semble être un caveau à cyclone où le Gouvernement relègue ces problèmes lorsqu'ils se présentent, et celui qui s'emploie le plus à construire ce caveau et à y poser un toit protecteur est l'honorable député de Montréal (M. Verville). Depuis plusieurs sessions ce député inscrit sur le feuilleton une résolution de ce genre, et il n'a jamais eu le courage de provoquer un vote de la Chambre à son sujet; cette motion n'est là que comme moyen de détourner la question. Je ne vois quels renseignements ayant quelque valeur pour cette Chambre, ou que la Chambre ne possède pas déjà, pourrait donner un spécialiste. Nous avons déjà employé des spécialistes. Le département de la Milice en a envoyé un en Afrique du Sud pour écrire l'histoire de la guerre, et nous n'avons pas encore son rapport. Un autre a été envoyé au Japon et en Chine pour nous faire un rapport de ce qui se passait dans ces pays, mais nous n'avons rien reçu encore. Si nous nommons la personne que l'on mentionne il n'est guère probable que nous voyions jamais son rapport; et cette question reviendra encore session après session, et le Gouvernement continuera à l'écarter. Il vaudrait beaucoup mieux que la Chambre l'abordât franchement et carrément, et que chaque membre votât ensuite suivant sa conscience et son opinion. Possédant une certaine expérience dans ces questions, je n'hésite aucunement à conseiller aux patrons d'adopter la journée de huit heures. Ils découvriront que leurs ouvriers feront autant d'ouvrage dans une journée de huit heures que de dix. A mon avis le Gouvernement ne devrait pas rester en arrière de la grande majorité des manufacturiers qui comprennent maintenant les avantages de la journée de huit heures. Je suis donc opposé à tout nouveau délai. Je ne crois pas que le spécialiste que l'on nous demande d'employer ait aucune expérience dans la matière. A mon avis les membres de cette Chambre ont assez de jugement et sont assez versés dans les affaires pour traiter cette question avec équité et justice.

M. RHODES: L'intention en employant ce spécialiste est-elle qu'il se prononce sur les mérites de la journée de huit heures ou désire-t-on seulement qu'il donne son aide au comité dans la préparation d'une loi pour mettre ce système en vigueur?

L'hon. M. KING: Je répondrai peut-être mieux à cette question en citant les paroles de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster).

M. E. N. RHODES (Cumberland): Je désire connaître l'opinion de l'honorable ministre lui-même.

L'hon. M. KING: Mon opinion concorde avec celle de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). L'autre jour lorsqu'il parlait sur cette question il a dit:

> Le travail d'un spécialiste est nécessaire après que vous avez recueilli tous les renseignements et que vous voulez savoir quels en seront les résultats. Alors le spécialiste qui a fait une étude de la question, qui a voyagé et qui a de l'expérience sera d'un grand secours au comité. Je ne m'opposerais pas à la nomination du meilleur spécialiste en la matière que nous pourrions trouver.

Voilà le motif qui a guidé le comité.

M. RHODES: Le ministre n'a pas répondu à la question que je lui ai posée. Je lui ai demandé si en employant un spécialiste son but était d'avoir son opinion sur les mérites de la journée de huit heures ou si le comité ne requérait ses services que pour l'aider dans la rédaction de la loi destinée à mettre ce système en vigueur.

L'hon. M. KING: Le comité, dans son rapport, demande la permission d'employer les services d'un spécialiste pour l'aider à faire des recherches dans la législation au sujet de lois concernant les heures de travail dans d'autres pays. Cela rend parfaitement claire l'intention du comité.

M. RHODES: Ces recherches porteront-elles quelque chose sur les mérites de la journée de huit heures, ou ont-elles simplement pour but d'aider à rédiger la loi qui lui donnera effet?

L'hon. M. KING: Elles ont ce double but.

M. RHODES: Alors ce spécialiste devra donner aussi son avis sur les mérites de la journée de huit heures?

L'hon. M. KING: Il devra voir les discussions qui ont eu lieu sur ce sujet dans d'autres pays et les lois qu'ils ont adoptées.

M. C. A. MAGRATH (Medicine-Hat): Le Gouvernement a-t-il l'intention de proposer l'adoption de ce bill pendant le présente session? Je voudrais que cette question fût réglée. Ce n'est pas une question de parti, mais l'honorable ministre essaie d'y entraîner le parti conservateur en disant que ses vues coïncident avec celles de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Mais je suppose que le ministre a des opinions à lui, et s'il en a, il devrait nous les faire connaître. Je désire savoir si ce bill sera soumis à la Chambre pendant la présente session vu que je désire donner mon vote à son sujet.

L'hon. M. KING: L'intention du Gouvernement est de soumettre ce bill à la Chambre aussi promptement que possible. La réalisation de cette intention par le Gouvernement dépend de l'attitude des honorables membres de la gauche.

M. A. MEIGHEN (Portage-la-Prairie): La réponse donnée par l'honorable ministre à la question de mon honorable ami de Cumberland (M. Rhodes) place la question sur une base toute différente. Je crois que lorsque l'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonell) a donné son consentement, comme membre du comité, à la proposition de ce comité, il l'a fait avec l'entente que le spécialiste que l'on emploierait, le serait pour recueillir des renseignements de nature à aider à la rédaction de la loi plutôt que pour décider du principe contenu dans ce bill. Je me rappelle très distinctement la discussion qui a eu lieu sur cette résolution lorsqu'elle a été proposée la première fois, et je me rappelle encore mieux l'attitude prise par le ministre en cette occasion.

Après que l'un des partisans de la mesure eût affirmé, dans les termes les plus forts possibles, que le ministre approuvait le principe du bill, celui-ci prit grand soin de ne pas désapprouver ces paroles, mais donna à croire à la Chambre qu'il les approuvait et que tout ce qui restait à régler étaient des questions de détails. J'ai moi-même posé la question à l'honorable ministre lors de cette discussion. J'ai dit qu'il n'avait pas approuvé le principe, et il a été contredit par le ministre lui-même. Or, s'il a accepté le principe de la journée de huit heures, pour les travaux du gouvernement au moins, pourquoi demander aujourd'hui les lumières d'un spécialiste? J'ai dit ce soir-là que le renvoi du bill à un comité était tout simplement un moyen convenable de le mettre aux oubliettes pour le reste de la session, et je vois maintenant que non content de le renvoyer à un comité, le président de ce comité demande qu'il soit maintenant renvoyé au collège de Kingston. Le seul but que le ministre du Travail se propose est d'éviter la responsabilité de déclarer maintenant ce qu'il a été obligé de déclarer alors, savoir: qu'il était en faveur du principe de la journée de huit heures pour les travaux exécutés pour le compte du gouvernement, et il veut abriter sa responsabilité sous l'auguste imprimatur d'un professeur presbytérien. Je prétends que le Gouvernement doit faire connaître sa politique aujourd'hui, et non pas plus tard, sur la journée de huit heures. Je défie le Gouvernement de déclarer maintenant qu'il est en faveur du principe de la journée de huit heures dans les travaux exécutés pour le compte du gouvernement. Si le ministre du Travail pense qu'il s'est trompé dans ce qu'il a dit lors de la première discussion sur ce bill, qu'il nous dise aujourd'hui que la politique du Gouvernement est toute différente maitenant. Qu'il prenne cette responsabilité lui-même, et qu'il ne se prépare pas les moyens d'aller devant les électeurs dans trois ans, et de leur dire que le Gouvernement a demandé les conseils de ce professeur d'université, et qu'on doit l'en féliciter. Je ne puis concevoir que l'honorable député de Toronto-sud ou l'honorable député de Macdonald aient jamais pensé que le but d'employer cet universitaire était d'obtenir des renseignements sur le principe du bill. Je crois que s'ils avaient compris que le ministre du Travail mettrait le principe du bill en doute dans cette Chambre, ils n'auraient pas donné leur concours à ce rapport. Conséquemment ce rapport unanime du comité ne méritait pas le respect qu'en des circonstances ordinaires un tel rapport mériterait. Pour ma part, je voterai contre la proposition.

M. M. BURRELL (Yale-et-Caribou): La question que la Chambre est appelée à résoudre aujourd'hui me paraît ne présenter aucune difficulté. Lors de la dernière délibération de ce projet de loi, on s'est demandé quel pourrait bien être son effet sur l'exécution des grandes entreprises de construction déjà adjugées par l'Etat; nombre de députés voyaient avec défiance cette disposition du bill, et auraient voulu que cette difficulté fût supprimée en statuant que la règle ne s'appliquerait qu'aux seuls ouvriers employés dans les travaux des bâtiments publics. C'aurait été là un moyen terme acceptable, et plusieurs d'entre nous auraient voulu que

le projet de loi fût modifié dans ce sens. Il me faut avouer que le ministre du Travail nous a donné cet après-midi un étrange spectacle. Il n'a pas répondu aux questions qui lui ont été posées par un honorable député de la Nouvelle-Ecosse (M. Rhodes), et ses déclarations ont été remarquablement nuageuses et ambigues. Quant à l'honorable représentant de Nanaïmo (M. Smith), sûrement il doit avoir assez d'expérience pour se rendre compte que cette proposition du ministre ne saurait avoir l'effet de faciliter les délibérations du comité ou l'adoption des dispositions du projet de loi, mais plutôt de l'entraver. Les déclarations ambigües du ministre du Travail me rappellent ces lignes de Hosea Bigelow:

For when you've done all your real meaning to smother.
The darned thing'll up, and mean something or nuther.

Je partage entièrement l'avis des honorables députés qui ont déclaré que le département du Travail, lequel s'applique depuis nombre d'années à l'élucidation de cette question et d'autres de même nature, devrait être en mesure de renseigner suffisamment la Chambre pour la mettre en état de disposer du présent projet de loi.

M. EDWARDS: Comme j'ai combattu l'adoption du projet de loi lors de sa première délibération, en alléguant qu'il est contraire aux intérêts bien compris de la classe agricole, je ne saurais sans me montrer inconséquent appuyer le projet de résolution actuel. Je m'inscris donc, monsieur l'Orateur, contre l'adoption de ce projet de loi, de même que je suis hostile à tout ce qui est de nature à nuire aux intérêts de nos divers groupes ruraux.

M. MADDEN: L'honorable député (M. Verville), parrain du projet de loi, voudra-t-il dire qui l'a rédigé dans les termes où il a été déposé?

M. VERVILLE: Je me demande si j'ai le droit de répondre à cette question.

M. J. D. REID: Est-ce le ministre du Travail?

M. VERVILLE: Pour l'Information de l'honorable député je déclare que le département du Travail n'a eu absolument rien à faire à ce projet de loi.

M. MADDEN: Il est évident, monsieur l'Orateur, que le département du Travail se propose bien, encore à l'heure qu'il est, de n'y pas mettre le doigt.

M. T. S. SPROULE (Grey-est): Il a été avancé un grand nombre d'excellentes raisons pour engager la Chambre à rejeter ce projet de résolution; mais il s'en trouve d'autres qui doivent nous engager à l'adopter. Le département du Travail a été constitué à l'origine précisément dans le but de recueillir des renseignements qui pourraient être utiles au Parlement dans l'examen d'un projet de loi de cette sorte, et l'aveu du département du Travail qu'il lui faut maintenant recourir aux services d'un expert nous fait bien voir la parfaite nullité de ce département. Je n'ai pas perdu le souvenir des louanges dont le ministre du Travail a été l'objet lors de son arrivée aux affaires. Nous ne le connaissions guère dans le temps, mais on le disait instruit, talentueux et laborieux; on affirmait qu'il avait visité nombre de pays en vue de se renseigner particulièrement sur les questions sociales, et qu'il avait consacré sa vie à ces travaux. On nous disait que nous ne pouvions nous passer de ses services, et c'est pour cette raison qu'on le fit élire à la Chambre des communes et qu'on lui confia l'administration de ce département. On allégua l'expérience qu'il avait acquise dans l'exécution de ses devoirs de sous-ministre du Travail, qu'il avait durant quelques années rédigé la Gazette du Travail, qu'il avait étudié ces questions en Allemagne et dans d'autres parties du monde, et nous nommâmes un personnel nombreux pour l'assister. On nous dit maintenant qu'il est hors d'état de fournir des renseignements au sujet d'une question très simple d'organisation du travail. C'est reconnaître que les éloges qu'on a fait pleuvoir sur lui n'étaient pas mérités, à moins qu'on ne préfère déclarer que le personnel est en grève et refuse de faire son travail. Le ministre voudrait maintenant retenir les services d'un professeur d'université pour l'aider à faire la besogne qu'il devrait lui-même exécuter, et je suis persuadé que si ce professeur n'était pas Canadien de naissance, les dispositions de la loi contre l'emploi de la main-d'œuvre étrangère pourraient être invoquées contre lui. Mais comme il se trouve établi au Canada, on est à même de recourir à ses services. A la suite de ces aveux du département du Travail et des membres du cabinet, qui nous montrent le département absolument hors d'état de régler cette importante question et de fournir les renseignements demandés, il ne nous reste plus qu'à adopter la motion et à faire les dépenses requises pour obtenir l'aide de quelqu'un qui soit en mesure de nous fournir les renseignemnts nécessaires.

M. M. CLARK (Red-Deer): Je suis surpris du grand nombre de discours que nous entendons de la part des membres de la gauche à l'encontre de ce qui me paraît être une proposition très simple et inoffensive. Mais je me trompe, ce n'est pas plusieurs discours que nous avons entendus, c'est le même discours qui a été répété plusieurs fois. J'en suis surpris, vu qu'il s'agit simplement d'approuver le rapport adopté unanimement par un comité où les deux partis se trouvaient représentés. Si j'ai

bien compris le sens des paroles du leader de la gauche, il a déclaré que le rejet d'un tel rapport ne devrait se faire que dans des circonstances très exceptionnelles. J'en suis surpris encore, vu l'extrême gravité du sujet en délibération. Introduire dans les rouages délicats qui règlent les relations d'employeurs à employés une tige de fer rigide et inflexible, c'est là une opération des plus graves, quelle que soit la manière dont on s'y prenne, et c'est une innovation dans notre pays. Etant donné la difficulté de l'opération, il me paraît incontestable que nous ne devrions pas nous y appliquer sans avoir au préalable tous les renseignements. J'approuve entièrement les déclarations de l'honorable représentant de Toronto (M. Macdonell): Plus nous aurons de renseignements sur le sujet, moins nous serons exposés à nous tromper, plus nous serons à même de faire preuve de sagacité dans le règlement de la question.

M. J. STANFIELD (Colchester): En ma qualité de membre du comité, il m'incombe de dire un mot au sujet de l'engagement du professeur Skelton. La Chambre ne l'ignore pas, le projet de loi est très compréhensif, tellement qu'il m'a paru de mon devoir comme membre du comité de voir à ce que nous obtenions le plus possible de renseignements sur le sujet. S'il s'agissait tout bonnement d'établir la journée de huit heures dans les travaux publics seulement, nous n'aurions pas besoin d'une opinion d'expert, car la majorité de la députation, je crois, est en faveur d'une telle mesure. Mais le projet actuel ne s'arrête pas là. Il vise les entreprises en sous-ordre, et même les fabricants, lorsqu'ils deviennent entrepreneurs en sous-ordre. Je le répète, ce projet de loi est tellement compréhensif qu'il est préférable, à mon avis, de nous renseigner pleinement avant de faire rapport à la Chambre. Aussi voterai-je pour l'adoption du projet de résolution.

M. D. MARSHALL (Elgin-est): Je suis, moi aussi, membre du comité, et je me rends compte de la gravité de la question, laquelle doit nous engager à nous renseigner pleinement. Je ne suis pas prêt à dire où nous devrions nous procurer les rensignements, mais de quelque provenance qu'ils soient, ils seront d'une grande utilité pour le comité. A l'acquit du ministre du Travail, je dois dire que le comité est seul responsable de cette réquisition des services du professeur Skelton. Le ministre, suivant moi, a bien agi dans la circonstance, et j'approuve entièrement la proposition sur le tapis.

M. J. P. TURCOTTE (comté de Québec) (texte): Monsieur l'Orateur, je ne suis pas membre du comité spécial qui fait l'étude de ce bill. Cependant, j'ai eu occasion d'exprimer mon opinion en cette Chambre lorsque ce projet de loi a été présenté. J'étais, et je suis encore, sous l'impression que le Gouvernement doit faire un essai loyal de cette législation quant à ce qui concerne les travaux publics.

J'ai assisté aux séances du comité spécial et je me suis rendu compte que cette proposition est une des plus difficiles et des plus intéressantes qui puissent être mises à l'étude de cette Chambre.

Encore ce matin, un expert, dans cette matière, a été entendu, dont le témoignage démontre que dans cette question du travail il y a tellement d'intérêts divers, qu'on ne pourrait pas apporter trop d'attention à l'étude de semblable problème. Je crois que l'opinion exprimée par les honorables députés de cette Chambre qui forment partie du comité spécial, devrait être interprêtée comme question d'intérêt public, et que tout le pays est intéressé à ce que cette question soit profondément étudiée, afin que la solution qu'on lui donnera soit favorable à toute la nation, sans indiquer plus spécialement le monde ouvrier ou les autres classes de la société en général.

J'ai entendu un honorable député dire que la classe agricole, en particulier, n'avait pas d'intérêt dans cette question. Je crois, au contraire, qu'en déterminant les droits et les obligations du Gouvernement du pays, dans une question capitale comme celle-ci; nous rendrons service à la classe agricole, et comme représentant d'un comté agricole, je ne puis que concourir dans le vœu émis par le comité spécial.

M. A. BRODER (Dundas): A mon avis, monsieur l'Orateur, on peut se demander s'il n'aurait pas été sage, au préalable, de convoquer des représentants de la classe des fabricants et de la classe ouvrière, de recueillir leurs témoignages, et ensuite de consulter l'expert et de lui faire résoudre les questions soulevées au cours de l'enquête. Au reste, je suis persuadé que les membres du comité abordent l'examen de cette question avec un désir sincère de travailler dans l'intérêt public, et quant à moi, c'est aussi dans cet esprit que je l'aborde. Je ne subis nullement l'influence de la classe ouvrière, car il ne se trouve pas dans ma circonscription de centre de fabrication dont l'hostilité soit à craindre. Mais le pays tout entier a intérêt à ce que la question soit heureusement résolue. Je ne la discuterai pas aujourd'hui, le sujet ne serait pas topique, mais d'après ce que j'ai appris du comité et ailleurs, je crois qu'il est au moins de mon devoir de voter pour l'adoption de ce projet de résolution.

M. E. B. DEVLIN (Wright): Je désire suggérer au ministre chargé de la législation maintenant à l'étude que pour étudier le problème du travail il sera

absolument nécessaire que l'homme à qui l'on confiera cette tâche puisse comprendre les deux langues. S'il doit étudier les conditions du travail à l'étranger, il lui faudra nécessairement étudier les conditions qui existent en France et pour cela, il lui faut savoir la langue française. Je suggérerais donc à l'honorable ministre du Travail (M. King), qu'au lieu de nommer un expert, un professeur de Kingston ou de Toronto, on en nomme deux si c'est possible, un expert de langue anglaise et un Canadien français, ou que du moins, celui qui sera nommé ait une connaissance approfondie des deux langues.

M. S. BARKER (Hamilton-est): Je ne veux pas voter sur cette question sans déclarer en peu de mots pourquoi je suis disposé à consentir à la demande presque unanime du comité. J'ai eu beaucoup d'expérience en ce qui concerne les témoignages d'experts. S'il y a quelque chose au monde qui ne soit pas satisfaisant, c'est bien la preuve résultant des témoignages d'experts. Je crois que s'il y a une preuve qui puisse ne pas être satisfaisante, c'est bien celle qui sera fournie par l'expert que ce comité a, dans sa sagesse, recommandé de nommer pour recueillir des renseignements au sujet de la législation de cette nature en pays étrangers. Le comité a recommandé que ce travail soit confié à un professeur de l'université Queen. Je suis convaincu que la preuve qu'il pourra recueillir n'aura pas le moindre poids sur l'opinion des gens en ce pays à quelque classe qu'ils appartiennent, qu'ils soient ouvriers ou patrons, et je crois certainement qu'elle n'aura aucune influence sur l'opinion de cette Chambre. Cependant, je ne veux pas le moins du monde m'opposer à ce que l'on recueille des témoignages. Je n'ai aucun doute que le ministre sait parfaitement quelles sont les tendances du monsieur dont il parle au sujet de cette question.

L'hon. M. KING: Je n'en sais absolument rien.

M. BARKER: Alors, je me suis trompé du tout au tout dans mon appréciation des connaissances que possède le ministre à ce sujet, car je doute fort qu'il y ait quelqu'un dans la position du professeur dont il a parlé, qui se soit formé une opinion ou ait acquis quelque connaissance ou quelque expérience relative au sujet et qui ne soit pas connu de l'honorable ministre.

L'hon. M. KING: Si j'ai bien compris l'honorable député, il a dit que je connaissais les tendances de ce gentleman. Je sais quelle haute position il occupe dans sa profession, je sais quels sont ses aptitudes et ses talents exceptionnels. Je sais qu'il peut traiter cette question d'une manière très efficace, mais j'ignore quelles sont ses prédilections.

M. DEVLIN.

M. BARKER: Sous ce rapport, l'honorable ministre se trouve à peu près dans la même position que celle qu'il occupe dans son ministère au sujet de cette question en général. Il est ce qu'on avait coutume d'appeler aux Etats-Unis "a know nothing." Je n'ai aucun doute que si la preuve qui pourra être recueillie en pays étrangers par ce professeur n'est pas satisfaisante pour les ouvriers, ils voudront que l'on emploie un autre professeur pour recueillir l'autre version de l'affaire. Et si la preuve n'est pas satisfaisante pour les capitalistes, ceux-ci diront qu'elle est entachée de partialité et ne vaut rien. La seule question, en dehors de la question de savoir si c'est une dépense inutile des deniers publics, se réduit à ceci: Devons-nous infirmer la recommandation unanime du comité? Je n'aimerais pas à voter contre une pareille recommandation, et, pour cette seule raison, je vais appuyer la motion.

M. O. S. CROCKET (York) (N.-B.): Dans des circonstances ordinaires, je serais disposé à appuyer le rapport unanime du comité et j'aurais voté pour sa recommandation, n'eut été la déclaration faite par le ministre du Travail. Cette déclaration m'a convaincu que cette proposition a pour unique but de mettre cette question au rancart et de dégager la responsabilité qui devrait incomber au ministère du Travail. Pour cette raison j'ai l'intention de voter contre l'adoption du rapport.

M. RHODES: Je désire m'expliquer clairement.

M. l'ORATEUR: L'honorable député a déjà parlé.

M. RHODES: Je me suis borné à poser une question. Après la réponse donnée par l'honorable ministre, je dois, pour être logique, voter contre l'adoption du rapport, et cela pour les raisons suivantes: lorsque cette question a été discutée lors de la 2e lecture du bill, la Chambre a voté la deuxième lecture à l'unanimité et a renvoyé le bill à un comité spécial. J'ai alors déclaré qu'en faisant cela, nous approuvons le principe de la journée de 8 heures. Mais lorsque le ministre du Travail, en réponse à ma question, nous a dit aujourd'hui que l'intention du comité est de choisir un académicien qui s'enquerra des mérites de la journée de huit heures, et lorsqu'il nous a demandé de consentir à cette recommandation, il a demandé à la Chambre de se déjuger. Après que nous avons affermi le principe, il nous a demandé d'employer un expert chargé de découvrir si nous avons tort ou raison. Ayant pris une attitude bien tranchée au sujet de cette question, ce serait une inconséquence de ma part de voter en faveur de cette motion. Mon honorable ami de Portage-la-

Prairie (M. Meighen) a exprimé mes opinions à la lettre, et je désire tout simplement exprimer mon approbation de ce qu'il a dit. Pour ces raisons, je me propose de voter contre la motion.

M. T. BEATTIE (London): Je ne crois pas qu'il soit de mon devoir de voter pour cette motion, surtout après la déclaration faite par l'honorable ministre du Travail. A en juger par ce qu'il a dit, je ne puis m'empêcher d'en arriver à la conclusion que le but de cette motion est de renvoyer la question aux calendes grecques et de nous empêcher d'agir. J'accuse l'honorable député de Montréal (M. Verville) d'avoir manqué de sincérité. Il a présenté un bill semblable l'année dernière, puis l'a retiré sans donner de raisons suffisantes. Cet honorable député m'a accusé d'avoir manqué à mes engagements envers les ouvriers, bien qu'il sût que j'avais appuyé son bill relatif à la journée de huit heures. Il y a deux ans, il s'est rendu de Montréal à London pour combattre mon élection, mais les ouvriers ont été tellement dégoûtés de ses manœuvres qu'ils n'ont pas voulu assister à ses assemblées.

A une assemblée il a réussi à réunir une trentaine d'hommes; bien qu'il eût loué une fanfare pour attirer les gens, il n'a pas mieux réussi. Le résultat de son agitation contre moi a été que j'ai été élu par environ 1,200 voix de majorité presque exclusivement recrutée parmi les ouvriers. Le but de sa motion étant évidemment de renvoyer la mesures aux calendes grecques et de tromper ainsi les ouvriers que cet honorable député prétend représenter, je vais voter contre cette motion. Si au lieu de charger un professeur d'université de faire un rapport sur la question du travail, le Gouvernement choisissait six bons manufacturiers, et six bons artisans, respectables et honnêtes, qui gagnent encore leur vie au moyen d'un rude travail quotidien, je crois que ces deux corps représentatifs auraient pu arriver sans difficulté et sans retard à un règlement satisfaisant de cette question de la journée de 8 heures.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est): Il me semble que s'il y a un membre de cette Chambre qui devrait se lever pour protester contre l'adoption de cette mesure, c'est bien l'honorable auteur du bill (M. Verville). On serait porté à croire que nul membre de cette Chambre n'oserait demander aux honorables députés d'adopter une mesure qu'il n'aurait pas étudiée suffisamment pour pouvoir donner des raisons en faveur de son adoption. Cependant nous avons le spectacle singulière offert par l'honorable député de Montréal (M. Verville) qui veut que le bill concernant la journée de 8 heures, introduit par lui en cette Chambre, soit renvoyé à un expert, afin de pouvoir obtenir de ce dernier les renseignements qui pourront lui permettre de décider si la mesure qu'il a présentée lui-même est acceptable ou non. Mais peut-être que l'honorable député n'est pas aussi blâmable qu'on serait porté à le croire, lorsqu'il commet de semblables bévues, puisqu'il est évident que seuls les membres de la gauche peuvent donner des renseignements sur la question du travail. Nous avons entendu le très honorable chef de la Chambre déclarer à ses propres partisans qu'il ne peut trouver parmi ceux qui siègent derrière lui un homme capable de présider au conseil du Travail et de donner une opinion intelligente sur les questions qui intéressent le travail.

Et afin de rendre plus clair et plus indéniable le fait que ceux qui siègent derrière lui ne comprennent pas les questions qui intéressent la classe ouvrière, le très honorable ministre a fait venir un homme du dehors qui était censé être particulièrement apte à occuper cette position parce que toute sa vie avait été consacrée aux intérêts des ouvriers. Le ministre du Travail (M. King) a été amené du dehors et mis à la tête du conseil du travail. Quels sont les devoirs de ce ministère? En consultant le statut qui l'a créé, je constate que le principe suivant a été posé:

> En vue de disséminer les renseignements, statistiques et autres relatifs aux conditions du travail, le ministre établira un département du Travail dont il aura la charge et qui devra recueillir, compiler et publier sous une forme convenable les renseignements, statistiques et autres relatifs aux conditions du travail.

Je le trouve dans les Statuts revisés de 1896. De sorte que depuis des années, nous avons eu un département établi dans un but particulier, présidé par un gentleman choisi à cause de ses aptitudes spéciales; et cependant, après tant d'années, nous avons la singulière combinaison d'un député ouvrier présentant un bill en cette Chambre, sans même avoir dans son esprit la moindre raison pour le justifier, et nous entendons le ministre du Travail, dont le devoir était de recueillir les renseignements mêmes qui devraient être à la disposition du député ouvrier, demander à la Chambre d'employer un autre expert afin de renseigner la Chambre sur ces mêmes questions qu'il est censé connaître à fond. Il me semble, monsieur l'Orateur, que le poète américain a du songer précisément à un cas semblable lorsqu'il a écrit:

> In short, I firmly du believe
> In Humbug generally,
> Fer it's a thing thet I perceive
> To hev a solid vally;
> This heth my faithful shepherd ben,
> In pasturs sweet heth led me,
> An' this'll keep the people green
> To feed ez they hev fed me.

M. J. W. MADDIN (Cap-Breton-sud): J'ai posé une question à l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) qui a présenté le bill en cette Chambre. J'ai demandé à l'honorable député qui a rédigé le bill tel qu'il a d'abord été présenté. J'ose affirmer que lorsqu'un bill de cette importance est présenté, l'auteur du bill est, dans une certaine mesure, responsable de sa teneur, et si, comme dans le cas actuel, l'auteur étant un représentant du parti du travail en ce pays, il présente le bill au nom du travail organisé dans tout le Dominion, et devrait être fier de la manière dont il a été rédigé.

Mais, chose singulière, l'honorable député semble hésiter à mettre la Chambre dans ses confidences et à désigner le rédacteur de ce projet de loi. Tout au plus daigne-t-il nous informer que ce projet n'a pas été rédigé au ministère du Travail. Peut-être pourrait-il, par voie d'élimination, nous permettre de tirer nos conclusions sur le rédacteur de ce bill. Le projet présenté à la Chambre renferme toutes les dispositions à critiquer qui ont été la caractéristique des projets de loi sur la journée de travail de huit heures présentés devant les diverses assemblées délibérantes des pays de langue anglaise. Cette question n'a nullement le mérite de la nouveauté; de temps à autre, les assemblées législatives, au Canada et ailleurs, ont été saisies de projets de loi d'où l'on avait, dans un large mesure, éliminé les dispositions critiquables qui caractérisaient jadis pareille législation. J'appelle l'attention des députés sur le fait que ce bill est littéralement calqué sur le bill présenté au congrès des Etats-Unis, sauf que ce dernier bill élimine certains cas auxquels la loi ne doit pas s'appliquer. Aux Etats-Unis, la loi en question n'est pas applicable aux entreprises de transports terrestres ou maritimes; il ne s'applique pas aux choses militaires.

M. l'ORATEUR: L'honorable député (M. Maddin) ne saurait discuter le projet de loi maintenant; le comité en est saisi et le règlement défend d'en aborder la discussion à pareil moment.

M. MADDIN: Je ne discute pas le fond du bill.

M. l'ORATEUR: Le projet de loi ayant été renvoyé au comité, il n'est plus devant la Chambre. La motion dont la Chambre est actuellement saisie est la seule question qui puisse faire l'objet du débat.

M. MADDIN: Quant à la résolution en discussion, portant l'emploi d'un expert chargé de faire des recherches sur l'objet de ce bill, je tiens à observer que, comme il ne s'agit nullement d'une nouvelle législation, si on eût bien rédigé et présenté ce bill, à la lumière des lois récemment adoptées, lois que connaissent familièrement la plupart des députés ou sur lesquelles ils pourraient s'éclairer en consultant les auteurs à la bibliothèque ou les publications ordinaires au pays, il n'eût pas été nécessaire d'appeler un expert à cet égard. Quoi qu'il en soit, cette résolution tendant à la nomination d'un professeur d'Ontario, avec mission de recueillir des renseignements au bénéfice des membres de ce comité spécial, ne saurait aboutir qu'à une seule conclusion. Elle semble prouver que le département du Travail n'a pas réalisé l'objectif visé dans sa création. Je voudrais bien savoir quelles fonctions ce ministère doit remplir, dans l'intérêt du peuple? Voici un différend industriel qui se poursuit dans le comté du Cap-Breton et qui date du 6 juillet 1909. On a fait des représentations au ministre du Travail et il a répondu que, la question en litige ayant été soumise à un comité de conciliation, le Gouvernement n'entend pas intervenir dans une lutte de ce genre.

Le résultat est que ce différend se poursuit depuis le 6 juillet dernier et peut se perpétuer indéfiniment. Lorsque le ministère du Travail se désintéresse absolument des conflits industriels et n'a d'autres raisons d'être que la publication de la "Gazette du Travail" et la compilation de statistiques en conformité du texte de loi cité par le député d'Hasting-est (M. Northrup) et que ce ministère ne rend pas d'autres services au pays, le ministre manque à son devoir en ne soumettant pas au comité spécial tous les renseignements essentiels à la parfaite intelligence du bill en discussion.

Je le répète, cette question de la journée de travail de huit heures est loin d'avoir, le mérite de la nouveauté. Pendant huit ou neuf ans, le titulaire du portefeuille du Travail a été employé au département et ce n'est pas la première fois que cette question se présente à sa considération. Voilà quarante ou cinquante ans qu'elle fait l'objet des délibérations des assemblées législatives et des parlements. Voilà au moins vingt ans que l'ouvrier anglais a commencé à demander la journée de huit heures et que les organisations ouvrières en Angleterre ont commencé à inscrire sur leurs affiches et dans leur correspondance, ces anciens vers:

Huit heures de travail,
Huit heures de récréation,
Huit heures de repos,
Et huit schellings par jour.

On ne saurait prétendre que le ministre du Travail soit pris à l'improviste par la présentation d'un bill tendant à la réglementation des heures de travail. A dater de la création des organisations ouvrières pour la défense de leurs propres intérêts, les projets de loi tendant à abréger les heures de travail ont toujours fait l'objet des vives préoccupations des représentants du travail. C'est une question qui s'est posée

devant les assemblées législatives et les parlements, en nombre de pays. A mon avis, cette proposition tendant à transférer du ministre à un professeur la responsabilité en pareille matière, n'est réellement qu'une tentative d'éluder la solution du problème. Le pays tient à savoir, et le travail organisé surtout veut connaître l'attitude du parlement canadien sur cette question. Accepte-t-il ou repousse-t-il le principe de la journée de huit heures? Ou bien va-t-il en rejeter la responsabilité sur un professeur d'une université d'Ontario, alors que le Parlement lui-même devrait aborder l'étude de cette question et répondre dans l'affirmative ou la négative.

M. G. H. BARNARD (Victoria) (C.-A.): Le débat, aujourd'hui, m'a prouvé la légitimité de l'avis que j'ai exprimé, lorsque le bill est venu en 2e délibération, à savoir: qu'il n'a jamais été nécessaire de renvoyer ce projet de loi devant un comité de la Chambre.

On a tout simplement voulu, par là, éluder la question soulevée directement par quelques députés et portant que le bill ne s'applique qu'aux entreprises de travaux publics. Puisque le comité, pour gagner du temps, vient aujourd'hui nous demander la nomination d'un expert, cela prouve qu'il n'a pas eu beaucoup de difficulté au sujet de la question en débat. Le député de Wright (M. Devlin) suggère la nomination d'un deuxième expert. Sans doute, si le ministre du Travail constate que le premier expert termine sa besogne, avant la fin de la session, on nommera un deuxième expert. Après avoir entendu les observations du député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) au sujet de la nomination de cet expert, je suis demeuré convaincu que, dans son for intérieur, il admet que l'évidente sincérité des réponses apportées par le ministre aux diverses questions qu'on lui a posées prouve indubitablement que, de concert avec son département, il a l'intention de mettre ce bill au rancart. Je me propose donc de voter contre cette motion.

M. HUGHES: Avant que le ministre prenne la parole, je désire lui poser une question?

M. l'ORATEUR: Si quelque autre député désire formuler quelque question, il doit le faire, avant que le ministre prenne la parole.

M. HUGHES: Le ministre est-il en mesure d'éclairer la Chambre sur le chiffre précis de la dépense afférente à l'emploi de ce professeur et sur la durée de son emploi?

L'hon. M. KING: Le chiffre de la dépense sera arrêté par le comité. L'intention du comité est d'utiliser les services de ce professeur, fin de nous communiquer les lumières qu'il possède à cet égard et cela pendant une courte période de temps. Ce n'est pas l'intention du comité de charger ce professeur d'une mission en dehors du pays; nous désirons obtenir les renseignements qu'il possède déjà sur cette question. La rémunération qui lui sera accordée ne paraîtra pas sans doute exagérée, aux yeux de la Chambre. Cette rémunération sera sans doute établie sur la base adoptée, après consultation entre les membres du comité.

M. A. C. BOYCE (Algoma-ouest): Comme le ministre affirme que ce n'est pas l'intention du comité de charger ce professeur d'une mission au dehors, afin de se renseigner sur l'état actuel de cette question de la journée de huit heures dans les autres pays, puis-je lui demander s'il n'a pas aujourd'hui à sa disposition les renseignements mêmes qu'il pourrait obtenir, en utilisant les services de ce soi-disant spécialiste?

L'hon. M. KING: Je n'ai sans doute pas suffisamment élucidé ma pensée. Ce professeur a fait depuis quelque temps une étude spéciale de la question; et est parfaitement documenté à cet égard. Il existe, dans la bibliothèque du département du Travail une foule de renseignements qui seront soumis à la Chambre; mais pour recueillir tous ces renseignements, les classifier et présenter à la Chambre les résultats de ces recherches sous une forme convenable il faudrait qu'un de nos fonctionnaires consacrât à cette besogne un temps considérable; tandis que ce spécialiste est en mesure de nous éclairer immédiatement.

M. BOYCE: Est-ce que tout cela ne pourrait pas se faire, au ministère même? Le ministre affirme que ces renseignements existent déjà au ministère et qu'ils sont à sa portée.

L'hon. M. KING: J'ai déjà répondu à cette question. Je le répète, le personnel du ministère du Travail n'est guère nombreux et il y a beaucoup de besogne. Je regrette que les députés de la gauche, apparemment, n'aient pas examiné le rapport annuel du ministère; car ils se seraient édifiés sur l'étendue de cette besogne. Enlever les fonctionnaires du bureau à leurs occupations actuelles ce serait jeter la perturbation dans l'œuvre du ministère, et cette œuvre, il importe qu'elle se fasse aussi parfaitement que faire se peut, avec le personnel actuel.

M. BOYCE: Je n'avais pas l'intention d'aborder l'étude de la question—

M. l'ORATEUR: Le motionnaire clôt le débat, et l'honorable député ne saurait porter la parole maintenant.

M. BOYCE: Le ministre, si je ne me trompe, est en voie de répondre aux questions et si j'ai pris la parole, ce n'est que pour répondre à une question.

M. l'ORATEUR: Le débat est clos. Je ne saurais permettre à l'honorable député de porter la parole maintenant. Le ministre a droit à la réplique; mais j'ai averti les députés que, si quelqu'un désirait poser quelque question, il doit le faire, avant que le ministre prenne la parole.

M. BOYCE: A ce moment-là, le député de Victoria-et-Haliburton prit la parole et dit qu'il désirait poser une question au ministre, avant que celui-ci prit la parole. Le ministre répondit à la question et au cours de sa réponse, je lui demandai l'autorisation de poser une question. Je n'avais pas l'intention d'aborder l'étude de la question même, avant d'avoir entendu les observations qu'il vient de formuler. S'il existait quelque doute antérieurement, il me semble que, à la suite de ces observations, il n'est plus possible de douter qu'il y ait anguille sous roche quelque part. Ce bill a été présenté par le député de Maisonneuve (M. Verville) et il a été discuté ici; or, si je ne me trompe, le ministre du Travail a souscrit au principe de cette mesure, sinon expressément, du moins en le laissant adopter en 2e délibération et en le renvoyant à un comité spécial.

Comme l'a dit l'honorable député d'Hastings, que fait l'honorable député de Maisonneuve qui a présenté ce bill, que fait le ministre et que demande-t-il à la Chambre de faire? Voilà un honorable député représentant de toute l'organisation ouvrière du Canada qui demande à la Chambre de se déclarer en faveur d'un bill et quand le ministre propose que le comité soit autorisé à employer un expert pour le renseigner sur des questions qui ont trait au principe même du bill, l'honorable député de Maisonneuve, le chef du congrès des métiers et du travail, reste silencieux et laisse présenter la motion sans s'y opposer. Pourquoi agit-il ainsi? Pourquoi le député de Maisonneuve y consent-il? S'il est sincère dans son désir d'obtenir la journée de huit heures, s'il a réellement l'intention de pousser jusqu'au bout son projet, pourquoi consent-il à ce que son bill aille d'un homme à un autre, d'un comité spécial à un enquêteur voyageur, avec le résultat naturellement que son bill devra être renvoyé à une autre session? Je ne peux pas croire, par l'attitude du député de Maisonneuve, qu'il soit sincère. Je pense qu'il ne tient pas à ce que la Chambre règle cette question à son mérite; il est très désireux de débarrasser le ministre du Travail de cette question, de l'enfermer dans les archives et de l'empêcher d'être décidée pendant cette session. Comment essaye-t-il de se computer avec les électeurs qui l'ont envoyé ici pour les représenter? Je crois qu'il lui sera difficile de retourner auprès d'eux et de leur dire qu'il a combattu à la Chambre des communes pour le bill des huit heures et qu'il lui a été impossible de le faire adopter. Par suite de quelque entente avec le ministre du Travail, par quelque promesse, par suite de quelque chose qui n'est pas claire, il reste simplement assis tranquille, pendant que le ministre charge un prétendu expert de faire une enquête sur un principe, de se procurer des renseignements que, s'il était digne d'occuper la position de ministre du Travail, il devrait déjà connaître.

M. VERVILLE: L'honorable député prétend-il dire que j'ai reçu une promesse ou quelque chose de cette nature de la part du ministre du Travail?

M. BOYCE: Non, je ne pense pas cela.

M. VERVILLE: J'espère que mon honorable ami me fera l'honneur de. . .

M. BOYCE: Je pense que mon honorable ami est trop habile pour cela, mais je pense certainement que s'il n'y a pas eu d'entente expresse ou implicite entre mon honorable ami et le ministre du Travail cela montre qu'il est un représentant bien soumis du travail. La position prise par le ministre sur cette question est absolument insoutenable. D'après son propre aveu, que veut-il faire? Il va employer un spécialiste, un homme du métier pour faire une enquête et se procurer des renseignements que mon honorable ami admet avoir en ce moment dans les casiers de son ministère. Il n'y a pas de doute sur ce qui doit être fait de cette motion. Au sujet de la législation des assurances qui est présentée à la Chambre, le ministre des Finances (M. Fielding) accepterait-il une motion semblable renvoyant le bill des assurances à l'examen d'experts étrangers à la profession, qui devraient parcourir le pays pour acquérir des renseignements et nous donner leur avis? Une motion comme celle-ci serait-elle adoptée pour le pauvre et misérable motif que donne le ministre du Travail à savoir que ce personnage est si versé dans la question et a des connaissances approfondies qu'il est en état d'aviser le comité.

Le ministre des Finances accepterait-il un principe semblable et s'il ne l'acceptait pas—et cela s'applique à tout autre département de l'administration—pourquoi nous demanderait-on de l'accepter du ministre du Travail? Cette proposition est faite dans le but d'aider le ministre du Travail et le député de Maisonneuve à sortir de quelque difficulté dans laquelle ils semblent se trouver. Mais je dis que nous ne devrions pas déléguer les pouvoirs de cette Chambre en votant cette motion.

(L'amèndement mis aux voix est adopté)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Allen,	McGiverin,
Aylesworth,	McIntyre,
Barker,	McKenzie,
Beauparlant,	McLean (Huron),
Béland,	McLean (Sunbury),
Black,	Maddin,
Blondin,	Major,
Borden (sir Frederick),	Marcile (Bagot),
Broder,	Marshall,
Carrier,	Martin (Régina),
Cash,	Martin (Wellington),
Champagne,	Mayrand,
Chisholm (Inverness),	Meigs,
Clark (Red-Deer),	Michaud,
Clarke (Essex),	Miller,
Congdon,	Molloy,
Conmee,	Monk,
Currie (Prince-Edouard),	Nantel,
Daniel,	Nesbitt,
Delisle,	Neely,
Demers,	Oliver,
Devlin,	Papineau,
Doherty,	Paquet,
Douglas,	Pickup,
Dubeau,	Proulx,
Ecrément,	Prowse,
Ethier,	Pugsley,
Fielding,	Rankin,
Fisher,	Reid (Ristigouche),
Fortier,	Richards,
Foster,	Ross (Middlesex),
Fowke,	Ross (Rimouski),
Gauvreau,	Roy (Dorchester),
Geoffrion,	Roy (Montmagny),
Girard,	Rutan,
Gordon (Kent),	Schell,
Graham,	Sealey,
Guthrie,	Sharpe (Ontario),
Harris,	Sinclair,
Herron,	Smith (Nanaïmo),
King,	Smith (Stormont),
Knowles,	Sperry,
Kyte,	Sproule,
Lanctôt (Laprairie-Napierville),	Stanfield,
Laurier (sir Wilfrid),	Stratton,
Lavergne,	Templeman,
Law,	Todd,
LeBlanc,	Tolmie,
Lemieux,	Turcotte (Nicolet),
Lovell,	Turcotte (Comté de Québec),
Macdonald,	Turgeon,
Macdonell,	Turriff,
MacNutt,	Verville,
McCoig,	Warburton,
McColl,	White (Victoria, Alta),
McCraney,	Wilcox (Essex),
	Wilson (Laval),
	Worthington.—114.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Armstrong,	Jameson,
Barnard,	Lake,
Beattie,	Lancaster,
Blain,	Lennox,
Boyce,	Meighen,
Burrell,	Middlebro,
Chisholm (Huron),	Northrup,
Cowan,	Osler,
Crosby,	Reid (Grenville),
Crocket,	Rhodes,
Crothers,	Schaffner,
Currie (Simcoe),	Sharpe (Lisgar),
Donnelly,	Taylor (Leeds),
Edwards,	Taylor (New-Westminster),
Elson,	Wallace,
Goodeve,	White (Renfrew),
Gordon (Nipissing),	Wright.—36.
Henderson,	
Hughes,	

QUESTIONS.

TERRES PUBLIQUES POUR HOMESTEADS.

M. MACDONALD demande:

1. Quelle est la superficie estimative des territoires de la rivière la Paix, de la rivière Mackenzie et autres territoires non organisés?
2. Quelle étendue est propre à la culture?
3. Quelle étendue a été arpentée?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Il n'y a pas de territoires officiellement connus sous le nom de "territoire de la rivière la Paix" ou "territoire de la rivière Mackenzie". La partie de la région qui s'étend le long et dans le voisinage de la rivière la Paix et qui est connue ordinairement sous le nom de territoire de la rivière la Paix est entièrement située dans la province d'Alberta. Cette partie des territoires du Nord-Ouest connue autrefois sous le nom de " district de la rivière Mackenzie " et qui forme partie des territoires du Nord-Ouest renferme une superficie approximative de 333,861,760 acres, sans compter l'eau.

2. Aucun renseignement précis ne peut être donné relativement à la proportion de terre arable, car les parties de la région dont il est question sont presque en totalité inexplorées.

3. Voir réponse au n° 2.

M. MACDONELL demande:

1. Quelle est la superficie totale du Manitoba?
2. Quelle étendue est propre à la culture?
3. Quelle étendue est cultivée?
4. Quelle étendue non cultivée est possédée par des chemins de fer, des compagnies de terres et autres propriétaires particuliers?
5. Combien d'acres ont été concédés gratuitement à titre de homesteads?
6. Combien d'acres restent encore à concéder à titre de homesteads?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. 41,169,280 acres environ, sans compter l'eau.

2. La surface totale arpentée est de 25,-150,000. Aucun chiffre précis ne peut être donné pour la partie non arpentée des terres arables.

3. 5,061,503 acres.

4. Environ 10,000,000 d'acres.

5. 5,475,560 acres.

6. 6,725,837 acres environ (superficie arpentée et disponible actuellement pour homesteads).

M. MACDONELL demande:

1. Quelle est la superficie totale de la Saskatchewan?
2. Quelle étendue est propre à la culture?
3. Quelle étendue est cultivée?
4. Quelle étendue non cultivée est possédée par des chemins de fer, des compagnies de terres et autres propriétaires particuliers?
5. Combien d'acres ont été concédés gratuitement à titre de homesteads?
6. Combien d'acres restent encore à concéder à titre de homesteads?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. 151,900,000 acres environ.
2. La surface totale arpentée est de 66,600,000 acres. Aucun chiffre précis ne peut être donné pour la partie non arpentée des terres arables.
3. 5,814,723 acres environ.
4. Environ 37,100,000 acres.
5. 20,828,320 acres environ.
6. 21,690,297 acres environ (superficie arpentée et disponible actuellement pour homesteads).

M. MACDONELL demande:

1. Quelle est la superficie totale de l'Alberta?
2. Quelle étendue est propre à la culture?
3. Quelle étendue est cultivée?
4. Quelle étendue non cultivée est possédée par des chemins de fer, des compagnies de terres et autres propriétaires particuliers?
5. Combien d'acres ont été concédés gratuitement à titre de homesteads?
6. Combien d'acres restent encore à concéder à titre de homesteads?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. 155,400,000 acres environ.
2. La surface totale arpentée est de 52,200,000 acres. Il n'est pas possible de donner des chiffres précis concernant la proportion de terre arable dans le territoire non arpenté.
3. A peu près 1,483,400 acres.
4. Environ 32,760,000 acres.
5. Environ 11,886,280 acres.
6. Environ 21,703,571 acres. (Superficie arpentée et prête à être convertie en concessions gratuites).

HYDROPHOBIE.

M. J. A. CURRIE demande:

1. Combien de cas d'hydrophobie, supposée ou réelle, a-t-on porté à la connaissance du département de l'Agriculture durant les années 1909 et 1910?
2. Où ces cas existaient-ils, et quelles mesures ont été prises par le Gouvernement afin d'enrayer la diffusion de cette horrible maladie?
3. Le département a-t-il ordonné de mettre en quarantaine quelques fermes? Dans l'affirmative, où se trouvaient ces fermes?
4. Le département ou quelques-uns de ses fonctionnaires ont-ils ordonné la destruction de quelques animaux domestiques, autres que les chiens, afin d'enrayer la maladie et de prévenir le danger de la contagion, sous le régime de l'article 5 de la loi concernant les maladies infectieuses chez les animaux? Si oui, en quels endroits?
5. Le Gouvernement a-t-il l'intention de priver de compensation les propriétaires de ces animaux, en contribuant par un tel acte à la diffusion secrète de cette terrible maladie, ou, au contraire, les propriétaires recevront-ils compensation comme il est pourvu par l'article 6 de ladite loi?

L'hon. SYDNEY A. FISHER (ministre de l'Agriculture):

1. 157 cas, comprenant 760 animaux, dont la plus grande partie, cependant, a simplement été mise en quarantaine, parce que ces animaux étaient venus en contact avec d'autres, mais chez lesquels la maladie ne s'est pas déclarée.
2. Dans les circonscriptions électorales suivantes: Welland, Ont.; Wentworth, Ont.; Hamilton, Ont.; Norfolk, Ont.; Brant, Ont.; Brantford, Ont.; Waterloo-Sud, Ont.; Waterloo-nord, Ont.; Wellington-nord, Ont.; Perth-nord, Ont.; Perth-sud, Ont.; Huron-ouest, Ont.; Oxford-sud, Ont.; Middlesex-ouest, Ont.; Middlesex-nord, Ont.; Kent-ouest, Ont.; Simcoe-nord, Ont.; Red-Deer, Alberta; Assiniboïa, Saskatchewan.

Dès que le département a été averti d'un cas d'hydrophobie supposée ou réelle, il a envoyé un inspecteur. Tous les animaux mordus par un chien enragé, ou connu comme ayant été en contact avec ce chien, ont été isolés et solidement enchaînés jusqu'à ce que tout danger de contagion fut passé.

Une brochure donnant une description complète de la maladie et contenant les règlements concernant l'hydrophobie a été distribuée à profusion dans toutes les circonscriptions où on a constaté ou soupçonné cette maladie. Des exemplaires de cette brochure ont été adressés aux agents sanitaires et aux médecins hygiénistes.

L'existence de l'hydrophobie a été constatée dans 13 cas au moyen d'innoculations de virus animal tiré de sujets envoyés au laboratoire biologique.

3. (a) Oui. (b) Dans les localités ci-dessus mentionnées.
4. Non.
5. Aucune compensation ne sera accordée.

IMPORTATION D'ARTICLES MILITAIRES.

M. WORTHINGTON demande:

1. Le Gouvernement est-il prêt à favoriser l'importation, en franchise, d'articles spéciaux d'uniforme, d'armes, ou d'accoutrement, pour l'usage de la milice canadienne, et pour les corps de cadets autorisés, à l'égard desquels il a été établi, à la satisfaction du conseil du Trésor, qu'ils ne sont pas manufacturés, ou qu'on ne peut facilement les manufacturer en Canada?
2. Quelle somme d'argent a été perçue, à titre de droit de douane, sur les uniformes

de Windsor importés par les membres canadiens du conseil privé, au cours des cinq années terminées le 31 mars 1909?

3. Quelques-uns de ces uniformes de Windsor ont-ils été importés francs de droits? S'il en est ainsi, en vertu de quelle autorisation?

L'hon. WM TEMPLEMAN (au nom du ministre des Douanes):

1. Non; le Gouvernement n'a pas l'intention de modifier la loi sur ce point.

2. Le tarif ne fait aucune distinction entre les uniformes et les autres vêtements de sorte qu'il n'existe aucun moyen d'indiquer le montant des droits perçus sur un genre d'uniformes, en particulier.

3. Les uniformes de toute sorte, qu'un voyageur apporte avec lui ont été admis en franchise, comme bagage, conformément aux dispositions de l'article 703 du tarif.

LE CANAL LACHINE. T. EVERS.

M. VERVILLE demande:

1. Quelle a été la somme totale reçue, à titre de dépenses, par T. Evers, employé sur le canal Lachine, depuis le 1er avril 1909 jusqu'à ce jour?

2. Quelle était la nature de l'ouvrage qui a occasionné ces dépenses?

3. Combien de reprises, durant la période précitée, T. Evers a-t-il été appelé pour réparations aux téléphones, et quelle était la nature de ces réparations?

4. Qui est chargé de juger de la compétence des électriciens ou de tout autre ouvrier qui peut avoir à s'occuper de l'électricité le long du canal Lachine?

5. Le Gouvernement est-ils obligé de fournir l'éclairage à l'établissement de la compagnie Inland Navigation? S'il en est ainsi, à quelles conditions?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Thos. J. Evers a reçu du département des Chemins de fer et des Canaux la somme de $131, comme allocation de déplacement, dans l'accomplissement de ses devoirs. Il lui est alloué une allocation mensuelle de $15, depuis le 1er juillet 1909.

2. Thos. J. Evers est chargé de réparer et entretenir les instruments du téléphone, les commutateurs et les fils intérieurs du service téléphonique du Gouvernement, sur toute la longueur du canal Lachine, ainsi que dans le bureau du surintendant et les magasins du Gouvernement sur la rue Mill.

3. M. Evers visite la ligne le long du canal Lachine, chaque fois que son service l'exige; on reçoit quelque fois des plaintes bien que M. Evers ne soit pas en faute, car les fils téléphoniques sont posés sur les mêmes poteaux que les fils qui fournissent la lumière et l'énergie au canal Lachine.

4. D. O'Brien, chargé de l'exploitation et de l'entretien du canal Lachine, ainsi que des réparations et de la direction du personnel décide de la compétence des électriciens employés sur le canal. Toute affaire exigeant des connaissances spéciales est soumise à M. John Murphy, ingénieur électricien du département des Chemins de fer et des Canaux.

5. La compagnie de navigation Anland d'Hamilton, Ontario, a adressé une demande sinrégulière au département pour que nos fils passent dans ses hangars qui sont érigés dans la zone éclairée du canal, au bassin n° 1; cette demande a été accordée dans l'intérêt de la navigation sur le canal, et on n'exige aucun paiement de cette compagnie; les autres hangars, le long du canal Lachine sont traités de la même manière.

LA COMPAGNIE DE DRAGAGE ET DE CONSTRUCTION LA MARITIME.

M. CROCKET demande :

Relativement à la réponse donnée, le 27 janvier courant, par le ministre des Travaux publics, à une question demandant quelles sommes ont été payées à la Maritime Dredging and Construction Company pour dragage exécuté à Gaspereau, (N.-B.), et dans laquelle le ministre a déclaré: "Aucun dragage n'a été exécuté par la compagnie à Gaspereau, au cours du présent exercice financier, vu que, à cause des difficultés alléguées et de l'absence d'abri à l'endroit où les travaux se faisaient, elle a refusé d'y retourner le printemps dernier au prix qu'elle avait demandé l'année précédente. Elle a donné de plus comme raison de refuser le prolongement de son contrat, et comme preuve des difficultés extraordinaires à l'encontre de cet ouvrage, que l'un de ses remorqueurs a naufragé, ce qui a entraîné une lourde perte financière".

1. Quelles ont été les dates respectives du commencement et de la fin de l'ouvrage exécuté en 1908, et pour lequel une somme de $33,969 a été payée?

2. Quelle est la date du contrat en vertu duquel ladite somme a été payée?

3. Quelle est la date du décret du conseil autorisant l'octroi de ce contrat?

4. Ce décret du conseil autorisait-il l'octroi d'un contrat pour travaux à exécuter après la fin de l'année civile 1908?

5. Le printemps dernier a-t-on demandé à la compagnie de prolonger son contrat?

6. Dans l'affirmative, la demande a-t-elle été écrite ou verbale? Par qui a-t-elle été faite, et à quel fonctionnaire de la compagnie a-t-elle été communiquée?

7. Si c'est une demande écrite, le ministre déposera-t-il la correspondance sur la table de la Chambre, sans avis de motion?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Les travaux ont été commencés le 17 août 1908. Le dragueur a cessé de travailler le 29 octobre 1908.

2. Ce contrat consiste dans une lettre au surintendant du dragage, en date du 10 août 1908, autorisant la compagnie à commencer les travaux, à la condition qu'elle accepterait le plus bas prix, par verge cube, mesure de chaland, qui serait offert dans les soumissions alors demandées. Un contrat en bonne et due forme fut redigé et si-

gné par les entrepreneurs, le 6 novembre 1908, et par le département, le 23 novembre 1908.

3. Le 20 novembre 1908. Ce retard apporté à l'adoption du décret ministériel a été dû au fait que l'ingénieur en chef exigeait des rapports d'experts, autres que l'ingénieur régional, sur la valeur des travaux, avant d'approuver l'exécution d'un contrat autorisant le paiement de 90 cents par verge. Ces rapports ont été faits par feu M. W. J. McCordock, surintendant du dragage et M. J. K. Scannell, ingénieur régional de Saint-Jean, et n'ont été reçu que dans le mois d'octobre—le dernier, celui de M. Scannell, est daté du 19 octobre 1908.

4. Non.

5. On a demandé à la compagnie si elle consentirait à prolonger son contrat, le printemps dernier, si un décret ministériel était passé autorisant cette prolongation.

6. Verbale. Par moi-même au président de la compagnie ou un des directeurs, et aux deux, je crois.

7. Répondu sous le n° 6.

LE PORT DE TORONTO.

M. J. D. REID demande:

1. Quels sont les noms de l'entrepreneur ou des entrepreneurs du prolongement du brise-lames et des travaux qui s'y rattachent à l'entrée est du havre de Toronto?

2. Quels sont les montants mentionnés dans le ou les contrats relatifs auxdits travaux?

3. Quels sont les noms du ou des sous-entrepreneurs de ces travaux?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Aucuns travaux n'ont été concédés pour le prolongement du brise-lames à l'entrée est du port de Toronto; mais le département reconstruit, en régie, la superstructure des jetées à la dite entrée est sous la direction de l'ingénieur régional.

LA DIRECTION DU BUREAU DE POSTE DE SALMON-RIVER.

M. JAMESON demande:

1. Le poste de maître de poste de Salmon-River, comté de Digby, est-il vacant?

2. S'il en est ainsi, quand la vacance s'est-elle produite, et qui en a rempli les fonctions depuis?

3. Une requête a-t-elle été reçue portant les signatures des résidents de Salmon-River et demandant la nomination d'un maître de poste?

4. Dans l'affirmative, quand a-t-elle été reçue, qui a-t-elle recommandé et pourquoi le nomination n'a-t-elle pas été faite?

5. Qu'est-ce que le ministre se propose de faire, quand prendra-t-il une décision, et à la recommandation de qui?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. Oui.

2. Cet emploi est vacant depuis la mort de l'ancien directeur de la poste, H. C. Perry, survenue le 16 septembre dernier.

M. PUGSLEY.

Pro tempore M. Edouard T. Doucet a été chargé de remplir cette fonction.

3. Oui.

4. On a reçu des requêtes le ou vers le 9 novembre dernier; les signataires d'un de ces documents recommandait la nomination de M. H. J. Foley. L'autre requête demandait la création d'un bureau de poste à une certaine distance de la Rivière-aux-Saumons, ce qui occasionnerait soit un changement dans l'endroit où ce trouve ce bureau de poste, soit la création d'un autre bureau de poste dans le voisinage immédiat de celui de la Rivière-au-Saumon. Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet.

5. Laquestion n'est pas encore décidée.

BUREAU DE POSTE DE WINDYGATES.

M. SHARPE demande:

1. Pourquoi le Gouvernement a-t-il changé le bureau de poste à Windygates, Manitoba?

2. Les citoyens desservis par ce bureau de poste ont-ils envoyé une pétition à ce sujet? Dans l'affirmative, combien de signatures étaient apposées à la pétition?

3. S'il n'y a pas eu de pétition, qui a recommandé le changement et quelles raisons ont été données pour ce changement?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. Cet office ayant été rendu vacant par la mort du titulaire, il devint nécessaire de nommer son remplaçant.

2. Une requête portant 34 signatures, demandant que l'endroit où se trouvait ce bureau de poste ne fût pas changé, a été reçue au département.

3. Ce changement a été recommandé par M. J. F. Greenway, qui, après avoir fait une enquête spéciale, a constaté que ce changement serait des plus avantageux à toute la communauté intéressée.

ACHAT DE NAVIRES PAR LE GOUVERNEMENT.

M. MONK demande:

1. Le Gouvernement a-t-il acheté, ou est-il convenu d'acheter ou louer quelques navires en rapport avec le projet de marine canadienne?

2. Des décrets du conseil ont-ils été adoptés au sujet de l'achat, louage ou construction desdits navires? Dans l'affirmative, à quelles date ou dates?

3. Des sommes d'argent ont-elles été payées pour l'acquisition de navires en rapport avec la marine canadienne? Dans l'affirmative, quelles sommes?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. Les pourparlers ont été entamés en vue de l'achat d'un steamer pour la protection des pêcheries de la Colombie-Anglaise, ainsi que pour l'achat d'un autre vaisseau pour notre marine, ce dernier achat devant être approuvé par le Parlement.

2. Un arrêté en conseil a été adopté autorisant l'achat d'un steamer, sujet à l'approbation du Parlement.

3. Aucune.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS AU SUJET DE CORRESPONDANCE.

L'hon. M. FOSTER: Je veux demander au très honorable premier ministre s'il peut déposer sur le bureau de la Chambre la correspondance qui se rapporte à l'achat réalisé ou proposé d'un navire pour la marine canadienne. Si je ne me trompe, la discussion s'engagera demain, et j'estime que la Chambre devrait posséder cette correspondance.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Cette correspondance n'est pas encore complétée; on ne peut donc la déposer. J'espère pouvoir satisfaire la curiosité de mon honorable ami sur ce qui se trouve dans ces documents.

L'hon. M. FOSTER: Il va sans dire que nous n'avons pas besoin de tous ces documents, mais quelle objection pourrait-on soulever, s'il existe une convention et si cette dernière se trouve dans une forme qui en permette le dépôt, quelle objection peut-on soulever au dépôt de cette correspondance?

Sir WILFRID LAURIER: La seule objection, c'est que cette question n'est pas terminée quant à nous; elle est sujette à l'approbation du Parlement et nous ne pouvons dépenser un sou tant qu'on ne l'aura pas soumise à ce dernier. Quant à ce qui concerne l'autre partie, cette convention devra être approuvée par une autorité quelconque que je ne connais pas à l'heure qu'il est.

L'hon. M. FOSTER: Cette correspondance n'est pas de nature confidentielle je suppose?

Sir WILFRID LAURIER: Non.

SERVICE POSTAL LE DIMANCHE.

M. NEELY: Je veux appeler l'attention de la Chambre et particulièrement celle de l'honorable directeur général des Postes sur une question d'importance publique qu'on m'a signalée tout récemment. Elle affecte la population de l'Ouest, sinon celle de tout le Canada, et cela grandement. Le Free Press du Manitoba a publié, le 3 juin dernier, une nouvelle intitulée "Le Bureau de poste sera fermé le dimanche".

M. l'ORATEUR: L'honorable député ne peut discuter cette question maintenant.

M. NEELY: Je voulais poser une question pour obtenir des renseignements sur ce point-là. Cet article ne fait allusion à l'ordre reçu par le directeur de la poste de la cité de Winnipeg, et je voudrais savoir si tous les autres directeurs de la poste au Canada ont reçu un ordre semblable. Dans l'affirmative, je dois protester fortement contre l'attitude prise par le ministère des Postes en cette affaire.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Cette question est très controuvée. Au cours de l'été dernier on a demandé au ministère de se renseigner sur le sentiment de la population, surtout de celle des provinces de l'Ouest, sur la fermeture partielle ou sur l'ouverture des bureaux de poste le dimanche. Le même sentiment existe à ce propos dans la province de l'Ontario. J'ai recommandé à deux fonctionnaires du département, spécialement à l'un d'eux, le surintendant des bureaux de poste du Canada, M. Ross, d'étudier attentivement cette question. Il s'est rendu dans l'Ouest, et je dois dire que la majorité des gens, s'il faut s'en rapporter aux déclarations faites à M. Ross et à un autre fonctionnaire, s'est prononcée en faveur de l'observance stricte du dimanche dans ces bureaux de poste.

Quoi qu'il en soit, je n'ai pas encore eu le temps de lire tout ce rapport qui est très volumineux, et j'espère que d'ici quelques jours, je pourrai faire connaître à la Chambre le décision prise par le département en cette affaire. C'est une question très difficile et très controuvée, et je dois dire d'après des renseignements qui me parviennent des provinces de l'Ouest que le sentiment semble être unanime en faveur de la fermeture le dimanche des différents bureaux de poste.

M. SPROULE: L'honorable ministre a-t-il donné des ordres à ce sujet?

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministère étudie cette question à l'heure qu'il est. Il peut arriver que dans certains cas les fonctionnaires aient donné des ordres dont je n'ai pas eu personnellement connaissance, mais les règlements ordinaires du département veulent que les bureaux de poste soient fermés le dimanche. Cependant, dans certaines cités où des trains arrivent le dimanche, on a jugé nécessaire de tenir ouverts les bureaux durant une certaine partie du jour pour le service du courrier. Le ministère a pris pour habitude de ne pas intervenir en pareils cas, s'il en était autrement, et si j'en juge par le rapport que j'ai lu, l'opinion de l'Ouest semble être défavorable à l'ouverture de ces bureaux.

M. CONMEE: Je voudrais demander à l'honorable ministre quelles sont les preuves qu'il peut invoquer à l'appui de cette opinion là?

M. l'ORATEUR: Je crains bien qu'on ne puisse discuter cette question maintenant.

M. CONMEE: C'est parfait.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre passe à la suite de la discussion des subsides.

Chemins de fer et Canaux, crédits imputables sur le capital, tranchée à Moncton, $100,000.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Le coût estimatif est de $215,751.

M. CROCKET: Comment s'exécuteront les travaux?

L'hon. M. GRAHAM: Nous demandons des soumissions quand nous serons prêts à exécuter ces travaux.

L'hon. M. HAGGART: Ces travaux serviront-ils au Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. M. GRAHAM: Il n'y a pas de doute qu'il nous faudra transporter à cet endroit une partie des affaires et que cet ouvrage nous sera avantageux à ce point de vue-là, mais que cela se réalise ou non, nous avons besoin de ces travaux pour notre propre affaire.

M. CROCKET: Quand cet ouvrage sera-t-il terminé?

L'hon. M. GRAHAM: Pas avant deux ans. On se propose de le commencer au cours de l'été prochain.

L'hon. M. FOSTER: Si l'on n'eut pas construit le Grand-Tronc-Pacifique, aurait-on creusé cette tranchée dispendieuse dans l'intérêt de l'Intercolonial?

L'hon. M. GRAHAM: L'ingénieur en chef m'informe que nous devrions conseiller cette dépense dans notre propre intérêt, alors même qu'il n'existerait pas de Grand-Tronc-Pacifique.

M. BARKER: Le bureau de direction nommé récemment recommande-t-il pareille chose avant qu'on en soumette l'idée au Parlement?

L'hon. M. GRAHAM: En réalité, ces travaux furent projetés et approuvés par la Chambre avant même qu'il y eût une commission. On a voté $50,000 à cette fin-là, mais nous n'avons pas encore pu obtenir le droit de passage.

M. BARKER: Quand on dépense des sommes aussi considérables en travaux de ce genre dont bénéficieront les autres chemins de fer on devrait tenter un effort pour faire payer à ces derniers leur part du coût des travaux.

M. CROCKET: A-t-on acquis le droit de passage sur une certaine partie de la ligne?

L'hon. M. GRAHAM: Pas encore.

M. S. HUGHES: Cette partie du chemin traverse-t-elle la ville?

L'hon. M. GRAHAM: Non. Il y a des différences de niveau dans la ville et nous voulons les éviter.

Ateliers pour locomotives et pour wagons, etc., à Moncton, $343,825.

L'hon. M. GRAHAM: Ce crédit nous permettra de terminer les travaux considérables que nous avons faits à Moncton. L'année dernière, j'ai fourni tous les calculs détaillés des travaux exécutés à cet endroit, ce qui représentait environ $3,000,000. C'est une dépense énorme, et je crois ne pas me tromper en disant que bien que les ateliers de Moncton ne soient pas aussi grands que ceux qu'on trouve sur le continent que j'ai visités, sous plusieurs raports notre installation est meilleure que celle que nous trouvons dans d'autres pays, et que nous devrions réaliser de ce chef une économie. Nous avons déjà constaté des résultats avantageux de ce nouvel outillage, surtout si l'on tient compte du petit nombre d'ouvriers que nous employons.

M. CROCKET: L'honorable ministre peut-il nous dire le coût de l'outillage et celui des édifices?

L'hon. M. GRAHAM: Ce crédit n'est pas destiné aux machines, mais aux ateliers, aux cours et aux voies. Il y en a un autre plus loin pour la machinerie.

M. CROCKET: Est-ce à dire que les ateliers, les cours, etc., à l'exclusion de la machinerie, vont coûter $3,000,000?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, les nouveaux ateliers, les remises à locomotives, les installations de tête de ligne, etc., coûteront $3,000,000 une fois terminés.

M. CROCKET: Et la machinerie est en plus?

L'hon. M. GRAHAM: Oui. Je crois qu'elle coûtera probablement un demi million de dollars.

M. CROCKET: Les nouveaux bâtiments sont-ils terminés? On devait construire un atelier pour la réparation des voitures à voyageurs, un autre pour la réparation des wagons à marchandises, et certains autres bâtiments; sont-ils actuellement terminés?

L'hon. M. GRAHAM: Ceux dont l'entreprise avait été adjugée sont terminés. Il s'agit ici de nouveaux bâtiments.

M. CROCKET: A-t-on donné à l'entreprise la construction de la remise à locomotives?

L'hon. M. GRAHAM: Non, mais ce sera bientôt fait.

M. BARKER: La Chambre est maintenant sous la direction d'une nouvelle commission; celle-ci a-t-elle à s'occuper de quelque manière des dépenses de la nature de celles que nous discutons en ce moment?

Les commissaires font-ils un rapport sur les dépenses à faire ou le budget se prépare-t-il comme par le passé dans le cabinet du ministre?

L'hon. M. GRAHAM: Le budget de l'Intercolonial se prépare presque entièrement d'après les avis de la commission. Le sous-ministre étant président de cette dernière, tout lui passe par les mains. Je crois que les administrateurs du chemin, même avant l'institution de la commission, discutaient ces questions entre eux et préparaient le budget. C'est surtout au gérant général qu'il incombe de préparer ce budget.

Bien que la commission n'ait pas de pouvoir absolu, bien que nous puissions parfois réduire le chiffre des dépenses qu'elle propose—ceux qui ne sont pas obligés de fournir les fonds sont enclins à se montrer larges dans leurs dépenses—c'est elle qui, dans une large mesure, prépare le budget.

M. BARKER: Le ministre n'a pas encore expliqué ce que je lui ai demandé. Il est très important que nous sachions à l'avenir si les demandes de cette nature portées devant le Parlement sont basées sur un rapport par écrit et formel de la commission. Je conçois que le ministre ne soit pas tenu de passer par tout ce que demande la commission; mais il agirait sagement en faisant approuver par la commission chaque article du budget, et le comité devrait ensuite être admis à prendre connaissance du rapport des commissaires.

L'hon. M. GRAHAM: Je sais que la commission a discuté les articles de ce budget. L'honorable député (M. Barker) me paraît avoir raison en disant que puisque nous avons une commission, celle-ci devrait formuler des avis. Je conviens avec lui que le ministre n'est pas tenu de se conformer à ces avis, mais la commission devrait les formuler, après quoi on en ferait le cas qu'il convient. Cela me paraît fort juste.

L'hon. M. FOSTER: Alors, c'est ce qui sera fait.

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

L'hon. M. HAGGART: Le ministre des Chemins de fer parlait l'autre jour des dépenses à porter au compte du capital. J'aimerais qu'il me signalât, soit dans l'administration du Baltimore and Ohio, du New-York Central, soit dans les nouveaux règlements établis par l'Interstate Commerce Commission à l'égard des dépenses inscrites au compte du capital, un seul cas où l'on ait débité le capital du coût de la reconstruction d'un bâtiment de station ou d'un atelier que l'incendie aurait détruit.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois pouvoir contenter l'honorable député avant que nous ayons terminé l'étude de ce budget Je puis du moins lui signaler des cas où l'on a démoli ces bâtiments, ce qui revient au même, j'imagine.

L'hon. M. HAGGART: Non pas; dans le cas qui nous occupe, on a porté au compte du capital le coût total de la reconstruction de bâtiments détruits par l'incendie.

L'hon. M. GRAHAM: Pas tout à fait; il reste un assez vaste atelier dont l'Etat est encore possesseur.

L'hon. M. HAGGART: Ce crédit est censé devoir servir au remplacement des bâtiments incendiés.

L'hon. M. GRAHAM: Nous faisons plus que les remplacer.

M. CROCKET: Le ministère laisse-t-il de côté les anciens bâtiments que l'incendie a épargnés?

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas ce que nous avons fait. Il a été question de les louer, mais le projet n'a pas abouti.

M. CROCKET: Si je comprends bien, on se propose de laisser là ces ateliers, et tous les travaux se feront. . .

L'hon. M. GRAHAM: Comme le travail peut s'exécuter beaucoup plus économiquement dans les nouveaux ateliers, nous aurons bientôt fait de gagner la valeur des anciens.

M. CROCKET: Quelle est la valeur des anciens bâtiments?

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai pas par devers moi de données à ce sujet.

M. RHODES: Que fera-t-on de ces bâtiments?

L'hon. M. GRAHAM: Cela dépendra de ceux qui s'en serviront. J'ai pensé un moment que nous pourrions louer l'atelier en question à des industriels, mais ils nous en offraient un loyer insignifiant.

M. RHODES: Le terrain est-il encore en vente, ou se propose-t-on de l'utiliser comme cour?

L'hon. M. GRAHAM: Personnellement, je n'aime pas que l'on aliène définitivement les terrains de l'Etat, surtout à Moncton, où, comme l'honorable député le donne à entendre, ils peuvent être nécessaires à certaines fins—le Grand-Tronc-Pacifique, par exemple, pourrait en avoir besoin. Je puis dire que nous n'avons encore rien arrêté à ce sujet.

M. CROCKET: Qu'est-il advenu du terrain acquis de M. Lodge? On ne s'en est jamais servi.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois qu'on l'a utilisé comme partie des anciennes cours.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre conviendra avec moi, je crois, qu'il s'agit ici d'une

question fort importante. Si je ne me trompe, il a dit hier que l'Interstate Commerce Commission a établi, à l'égard des inscriptions au compte du capital, des règlements qui, à la suite de pourparlers avec les grandes compagnies de chemins de fer des Etats-Unis, ont été adoptés et sont actuellement en vigueur; et je crois savoir que le ministre se propose de rendre ces règlements applicables à la comptabilité de l'Intercolonial.

Je suis bien aise qu'il en soit ainsi car je considère que c'est là le moyen de mettre fin aux discussions que provoquent depuis des années les dépenses à inscrire au compte du capital et à celui du revenu, et d'obtenir l'irréprochabilité de la tenue des livres. Si l'on pouvait avoir sous les yeux les règlements ainsi adoptés et mis en vigueur aux Etats-Unis et qui seront désormais applicables à l'Intercolonial, cela serait d'un grand avantage et la comptabilité ne s'en trouverait que meilleure. Si j'insiste là-dessus, ce n'est pas uniquement par goût pour la discussion, mais plutôt parce que je juge nécessaire que l'on pose certains principes. Comme on a établi un régime nouveau, je me plais à croire que le ministre voudra bien énoncer ces principes et en étendre l'application rigoureuse à l'Intercolonial.

L'hon. M. GRAHAM: Je me suis procuré la décision dont mon honorable ami a parlé; elle est ainsi conçue:

Des correspondants ont soulevé plusieurs questions relatives à la dépréciation, questions qui rendent nécessaires les instructions suivantes, qui toutes ont trait à la manière de tenir les comptes concernant la dépréciation du matériel:

1. La question de dépréciation est, à sa base même, une question d'efficacité d'exploitation, ou du maintien au complet des unités du matériel.

2. Les règles concernant la dépréciation peuvent être établies soit d'après la valeur des voitures et des locomotives prises séparément, ou d'après la valeur des catégories de voitures et de locomotives. A cet égard, les comptables sont libres, jusqu'à avis contraire, de suivre la méthode qui leur paraît la plus convenable.

3. En pure théorie, le premier coût doit servir de base aux calculs, c'est-à-dire à la détermination du montant du pour cent. Pour l'année courante, cependant, les comptables sont libres de prendre l'estimation du premier coût, si celui-ci n'est pas connu, la valeur inscrite ou le prix d'achat. Par "valeur inscrite", il ne faut pas entendre la valeur du matériel telle qu'elle figure au compte du capital, à moins que ce compte ne représente ce que valait en premier lieu le matériel, mais le coût réel ou la valeur du matériel entier, abstraction faite du compte sur lequel il a été imputé lors de l'achat; au cas où ils accepteraient le prix d'achat comme base du pour cent imputé au compte de la dépréciation, ils devront limiter le pour cent à la somme requise pour tenir compte du prix payé. Ainsi, une locomotive d'occasion n'est

M. FOSTER.

pas censée fournir la somme nécessaire à son remplacement par une nouvelle locomotive, lorsqu'on la met au rancart. Ainsi qu'il est dit plus haut, c'est la valeur et non le prix des locomotives qu'on impute sur le compte de la dépréciation.

4. Les inscriptions faites au compte de la dépréciation pour l'année courante et les années suivantes ne doivent pas dépendre de la pratique suivie autrefois. Au cas où on aurait gonflé la valeur d'un objet en imputant des sommes excessives sur les frais d'exploitation pendant les années passées, la valeur ainsi assignée à l'objet doit être considérée comme faisant permanemment partie de l'actif appartenant par indivis aux actionnaires. D'un autre côté, si on a diminué la valeur d'un objet en imputant une somme insuffisante sur les frais d'exploitation pendant les années passées, cela ne doit pas influer sur la fixation du taux de la dépréciation pendant l'année courante.

5. Les montants imputés tous les mois sur le compte des frais d'exploitation pour la "dépréciation" des différentes catégories de matériel créeront nécessairement, ou exigeront des inscriptions correspondantes au passif des comptes sur lesquels cette dépréciation sera imputée. A cette fin, les voituriers seront tenus, à compter du 1er juillet 1907, d'établir un compte de dépréciation pour chacune des catégories du matériel sur lesquelles cette dépréciation sera imputée. Ces comptes devront être désignés de la manière suivante:

a) Remplacement des locomotives (tant pour les chemins de fer à vapeur que pour les chemins de fer électriques),

b) Remplacement des voitures à voyageurs,

c) Remplacement des fourgons à marchandises,

d) Remplacement des voitures mises en mouvement par l'électricité,

e) Remplacement du matériel de consommation,

f) Remplacement du matériel d'exploitation (sauf les locomotives).

Tous les mois, on devra inscrire au crédit de ces comptes de remplacement la somme représentant la dépréciation de chaque catégorie de matériel, respectivement. Ces inscriptions devront invariablement égaler les sommes brutes imputées sur les frais d'entretien au compte de dépréciation.

On devra imputer sur ces différents comptes de remplacement, sous les chapitres appropriés, au prix coûtant, les sommes représentant le matériel acheté, construit ou autrement acquis afin d'entretenir la valeur du matériel d'un voiturier.

On agira de la même manière à l'égard des montants imputés tous les mois sur le compte des frais d'exploitation pour les "renouvellements" des différentes catégories de matériel.

Ce n'est pas l'intention de restreindre ces comptes aux wagons et locomotives détachées, ni d'empêcher les voituriers de renouveler ou de remplacer le matériel qui s'est détérioré avant sa mise au rancart. D'un autre côté, les différentes sommes inscrites au crédit de ces comptes de renouvellements doivent être mises à la disposition des voituriers pour servir au remplacement du matériel jusqu'à concurrence de ces sommes; toutefois, tous les renouvellements coûtant plus cher doivent être considérés comme des améliorations ou des additions, et le coût doit en être imputé, soit sur le revenu soit sur le capital.

J'ai aussi un classement des dépenses faites pour les additions ou les améliorations relatives aux chemins de fer à vapeur, classement qui a été adopté par la commission du commerce entre états et que l'Intercolonial a pris pour type. Puis, j'ai un classement de la voie et du matériel, classement qui a été adopté à l'égard des premiers frais d'établissement. Je déposerai ces deux documents sur le bureau de la Chambre

M. CROCKET: Une partie de la somme s'applique-t-elle au paiement de l'égout dont la construction a été adjugée à M. E A. Walberg? On me dit qu'il y a un compte de plus de $100,000 contre le Gouvernement pour la construction d'un égout. L'entreprise a été adjugée verbalement par l'ingénieur divisionnaire.

L'hon. M. GRAHAM: Cette affaire est encore pendante devant les tribunaux. L'arbitre a fixé une certaine somme; M. Walberg a interjeté appel devant la cour de l'échiquier et il a obtenu une autre décision. J'examine s'il serait sage de porter ce jugement en appel.

M. J. D. REID: Lui adjugez-vous d'autres entreprises?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne crois pas qu'il en ait d'autres, à l'heure qu'il est.

M. CROSBY: Je demanderai au ministre ce que le département fait de la propriété Cunard qu'il a achetée à Halifax il y a quelques années, et quand il se propose de l'utiliser.

L'hon. M. GRAHAM: Les plans d'une halle aux marchandises à cette extrémité de la ville, d'un nouveau quai et d'un hangar à farine sur ce quai sont à l'étude. Mais ils ne sont pas achevés et le budget ne contient aucun crédit destiné à ces travaux. Nous sommes contents de l'état de notre compte capital que nous allons aussi lentement que possible afin de ne pas l'endommager.

M. CROSBY: Les habitants d'Halifax consentaient à l'acquisition de cette propriété par le département, mais ils s'attendaient que celui-ci l'utiliserait. Ils espéraient que des travaux de construction auraient lieu avant peu. Il était attendu que le département construirait un hangar à farine et un nouveau quai. Je crois qu'il est temps d'exécuter les travaux. Le ministre peut-il dire exactement quand ils commenceront? Il y a six à sept ans que le département a acquis cette propriété.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois qu'à l'heure qu'il est la ligne Cunard occupe le devant de l'édifice de pierre, aux termes d'un bail, et que des marchands d'Halifax occupent le reste. Je crois savoir que la propriété a été acquise peu de temps avant mon entrée dans le ministère. On l'offrait à bon marché, et le Gouvernement a cru qu'il pourrait en avoir besoin un jour et il a saisi l'occasion de l'acheter. Nous en avons besoin et nous nous proposons de nous en servir. Mais je ne crois pas que le Gouvernement l'ait acquise dans le dessein de l'utiliser immédiatement.

M. CROSBY: Le ministre veut-il dire que le Gouvernement l'a acquise dans un but de spéculation et qu'il la gardera quelque temps? Si c'est là son dessein, les citoyens d'Halifax ne l'approuveront pas.

L'hon. M. GRAHAM: Personne ne pourrait acheter de l'Etat cette propriété.

M. CROSBY: Si le ministère des Chemins de fer doit la conserver dans l'état où elle se trouve actuellement, nous voudrions qu'il l'utilisât. Nous ne voulons pas que le ministère des Chemins de fer, ni personne, vienne acheter à Halifax un édifice de prix, près de l'eau, et le garde sans faire d'améliorations. Si j'ai bien compris, le ministre a dit qu'il ignorait quel usage on fera de cette propriété, qu'il n'a pas fait préparer de plans et qu'il n'a pas décidé ce qu'il fera.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député me semble renchérir sur ce que j'ai dit. Nous avons acquis la propriété parce que c'était une bonne affaire et que nous en aurons besoin naturellement. Le département a pensé à différents usages, mais jusqu'à ce jour, il n'a pas formé de projet et nous ne demandons aucun crédit cette année.

M. CROSBY: Alors, je poserai au ministre une question plus facile. Combien y a-t-il d'espace dans la remise aux locomotives et combien de machines peut-on y mettre? A-t-on l'intenaion d'y exécuter les mêmes travaux qu'autrefois? Il y a beaucoup d'espace bien que la remise elle-même ne soit pas telle que je voudrais. Je demande au ministre de me donner un aperçu du nombre de locomotives que la remise peu contenir?

L'hon. M. GRAHAM: La remise aux locomotives d'Halifax servira aux réparations comme les autres. Il y a aussi un atelier pour la réparation des voitures. Des arrangements ont été pris il y a quelques années pour construire des ateliers généraux à Moncton, où se font toutes les grosses réparations. La commission exécute ce projet qui a été adopté par l'administration de ce temps-là et approuvé par le Parlement. La remise aux locomotives d'Halifax ressemble aux remises qui se trouvent en d'autres endroits et on y exécute les mêmes travaux.

M. CROSBY: Toutes les voitures de chemin de fer qui se rendent à Halifax seront-elles réparées à cet endroit? Nous

ne jalousons pas Moncton ni aucune autre localité, mais nous sommes d'avis de réclamer ce qui nous appartient et nous ne croyons pas qu'il y ait lieu de faire réparer ailleurs les locomotives ou les voitures venues d'Halifax.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne vois rien à ajouter à ce que j'ai dit. Le chemin de fer est administré par des spécialistes qui savent mieux que moi où doivent s'exécuter ces réparations. On a dépensé une forte somme à Halifax afin de procurer des avantages exceptionnels aux expéditeurs, et nous avons pourvu à l'exécution de ces grosses réparations à Moncton. Je ne saurais dire quelle doit être la largeur du trou d'une chaudière pour qu'on envoie celle-ci à Moncton, au lieu de la garder à Halifax, mais nous devons nous en rapporter à l'administration pour ces détails.

M. CROSBY: Cette réponse ne me satisfait guère. Je suis persuadé que le ministre laissera à l'administration les questions qu'il ne voudra pas régler lui-même, et qu'il s'occupe de celles qu'il voudra soustraire à l'intervention de la commission. Bien qu'on ait dépensé beaucoup à Halifax, je suis fier de dire qu'on en a eu pour son argent, sauf dans le cas de l'achat du terrain de la remise aux locomotives. Il n'y a pas d'autre indice de gaspillage. Naturellement, il serait superflu de parler de l'acquisition de ce terrain, car vous savez comment vous avez contenté vos amis.

On n'a guère dépensé à Halifax pour l'Intercolonial. C'est là que se trouve le terminus du chemin de fer et vous avez parfaitement le droit d'y dépenser beaucoup d'argent pour en faciliter l'exploitation.

L'hon. M. GRAHAM: Qu'est-ce que l'honorable député appelle beaucoup d'argent? Supposons qu'il s'agisse d'Hamilton. Combien l'honorable député croit-il que nous avons dépensé à Halifax pour l'Intercolonial? Nous avons dépensé $4,379,000. Il me semble que c'est beaucoup d'argent.

M. CROSBY: Depuis quand?

L'hon. M. GRAHAM: Jusqu'à ce jour.

M. CROSBY: Depuis 1867?

L'hon. M. GRAHAM: J'ignore la date, mais nous faisons des dépenses partout au Canada. C'est beaucoup d'argent.

M. CROSBY: Ce serait peut-être beaucoup d'argent, si cette somme avait été dépensée l'année dernière, mais c'est peu, si c'est tout ce qu'on a dépensé depuis la Confédération. J'imagine que vous avez obtenu l'équivalent de chaque dollar que vous avez dépensé là-bas.

L'hon. M. FOSTER: Sauf pour la propriété Henderson.

M. CROSBY: Le ministre ne veut pas même admettre qu'il n'a pas obtenu l'équivalent du prix de la propriété Henderson. Mais, je ne me préoccupe pas de cette propriété; je tiens à obtenir justice pour Halifax, en tant que partie du réseau de l'Intercolonial.

Le ministre déclare qu'il y a dans cette ville un atelier et tout l'outillage nécessaire pour réparer les voitures et les locomotives, et je désire savoir s'il est d'avis de transporter un wagon d'Halifax à Moncton pour le faire réparer. Je comprends qu'il dise qu'on a pris des mesures pour construire les voitures et les locomotives à Moncton. Je désire lui rendre et je suis certain qu'il a les mêmes intentions à mon égard. Puisqu'il a les moyens de faire exécuter les travaux à Halifax, je lui demande s'il ne serait pas juste et raisonnable de le faire?

L'hon. M. GRAHAM: La jalousie, s'il en existe, ne saurait avoir d'influence en cette matière. Mais, dans la pratique, il faudra s'en rapporter à ceux qui sont retenus et rétribués pour nous dire ce qu'il faut faire. Il est juste de dire que les travaux qui s'exécutent dans la remise aux locomotives d'Halifax, qui n'est pas un atelier de construction de machines comme celui de Moncton, y seront exécutés à l'avenir.

M. DANIEL: Le ministre contenterait peut-être le représentant d'Halifax s'il envoyait dans cette ville, pour le faire réparer, le wagon-lit dans lequel j'ai eu le malheur de voyager la dernière fois. Il faudrait, je crois, beaucoup de travail et bien du temps pour le réparer. Le wagon-lit, ou la voie, était en mauvais état, et d'après ce que le ministre disait hier, il serait téméraire de s'en prendre à la voie. Ainsi, il faut s'en prendre au wagon-lit et je propose qu'on l'envoie à Halifax, car on jugera probablement qu'il est nécessaire d'y dépenser beaucoup d'argent.

M. CROSBY: J'appuie cette motion.

Nouvelles machines pour les usines aux locomotives et aux voitures de chemins de fer.

M. RHODES: Quelle est la nature de ces machines?

L'hon. M. GRAHAM: Je vais donner lecture de la liste:

Machine de 6 pouces pour la voie; machine pour rivets et boulons de la voie, 1 tour double pour essieux de wagons, 1 scie à froid pour scier à un diamètre de 12 pouces, 1 tour à roues, de 100 pouces, 1 machine perforatrice, de 48 pouces, pour tour à bandages; 1 foret de 42 pouces pour roues de wagons; 1 perceuse radiale, de 6 pieds, 1 marteau-pilon, de 1,200 livres, 1 mèche baroir à 6 tiges, 1 machine à percer à 90 degrés de distance les trous dans les roues motrices.

M. RHODES: Je demanderai au ministre si ces machines sont achetées par le préposé aux achats de l'Intercolonial, ou si elles sont achetées par soumissions?

L'hon. M. GRAHAM: Elles n'ont pas encore été achetées.

M. RHODES: Je voudrais que l'on achetât ces machines, autant que la chose est possible, de manufacturiers canadiens. Je crois que le premier ministre a posé le principe que nous devrions construire nos propres navires en acier, même s'ils devaient coûter 33½ p. 100 de plus que si on les faisait construire de l'autre côté de l'océan. Des personnes renseignées, ou qui doivent l'être, m'ont informé que l'on achète aux Etats-Unis une très grande quantité des nouvelles machines que l'on place dans les nouvelles usines à Moncton, bien qu'une très grande partie de ces machines pourraient être achetées au Canada à un prix qui ne serait pas beaucoup plus élevé, même s'il l'était du tout.

L'hon. M. GRAHAM: Ces machines sont achetées en grande partie des manufactures canadiennes. Je m'accorde absolument avec mon honorable ami, et j'irais peut-être plus loin que lui. J'ai donné ordre d'acheter des machines de manufactures canadiennes, chaque fois que la chose est possible, si elles sont à peu près égales d'autre part. Il arrive quelquefois que nos machinistes ont besoin de machines qui ne peuvent pas être obtenues au Canada, et il nous faut aller à l'étranger, mais la règle est que nous achetons des machines canadiennes chaque fois que la chose est possible.

M. RHODES: Je suis heureux d'entendre cette déclaration, parce que des personnes compétentes dans les machines m'ont fait entendre que l'on achetait une grande proportion de nos machines aux Etats-Unis. Comme de raison je sais que beaucoup de machines ont été achetées avant que le ministre actuel fût en office.

M. CROSBY: Le ministre fournit-il à Halifax les mêmes machines qui sont mentionnées dans cet item et que l'on destine à Moncton?

L'hon. M. GRAHAM: Les travaux à Halifax ne demandent pas le même genre de machines, et conséquemment on n'en a pas besoin.

Construction primitive, $800.

L'hon. M. GRAHAM: Cet item apparaît dans les crédits depuis un temps immémorial. Il est là pour faire face aux dommages et aux réclamations qui ne sont pas réglés.

L'hon. M. FOSTER: Qu'a-t-on payé l'année dernière?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne crois pas que l'on ait déboursé d'argent sur ce crédit l'année dernière.

M. STANFIELD: Je proposerai à l'honorable ministre un moyen d'employer ces $800, et en même temps de faire un acte de justice. En 1902 un homme a été tué dans la cour du chemin de fer à Truro. Il travaillait aux glissoires de charbon lorsque la locomotive se mit en mouvement, le poussa sur le hangar au charbon, et il fut tué. Le département offrit à la veuve, qui avait dix enfants, $100 pour régler sa réclamation. Si c'eut été une compagnie ordinaire, la veuve aurait pu poursuivre et obtenir des dommages élevés. Je demanderai au ministre d'étudier cette affaire et de voir s'il ne pourrait pas faire quelque chose. Ce cas mérite certainement son attention. Le nom de la veuve en question est Mme Charles McNutt.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne connais pas les détails de cette affaire, mais je suppose que le département n'était pas responsable légalement, et que les $100 payés à la veuve représentaient les deux mois de salaire que l'on donne ordinairement aux employés du chemin de fer dans les cas de ce genre.

M. STANFIELD: Lorsqu'une vache est tuée sur la voie, le Gouvernement donne autant. Je demande que l'on soit juste à l'égard de cette pauvre femme dont le mari a perdu la vie à l'emploi du Gouvernement.

Appareil à gaz Pintsch, $800.

M. DANIEL: Cet appareil est-il considéré comme parfaitement sûr et n'est-il pas un danger d'incendie? Je constate que lors de l'accident terrible qui a eu lieu dans l'Ouest, deux ou plusieurs wagons ont pris feu. Que le feu ait été mis par l'appareil à gaz Pintsch ou non, je ne le sais pas. Si l'on peut faire quelque chose pour empêcher les wagons de prendre feu dans les cas d'accident, on devrait le faire.

L'hon. M. GRAHAM: Je me suis un peu occupé de cette question. Chaque fois que je monte dans un wagon je commence par m'informer de la lumière. Les spécialistes me disent qu'à part l'électricité, qui présentement paraît être inpraticable pour un usage général, la lumière au gaz Pintsch est la plus sûre connue.

M. DANIEL: Quelle a été la cause de l'incendie de wagons après l'accident qui a eu lieu dans l'Ouest.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne la connais pas, mais cet accident a eu lieu en plein jour, alors qu'il n'y avait pas de lumières allumées.

M. CONMEE: N'y avait-il pas un poêle?

L'hon. M. GRAHAM: C'est possible.

M. RHODES: Cette lumière offre-t-elle moins de danger que celle qui est employée sur le chemin de fer canadien du Pacifique?

L'hon. M. GRAHAM: C'est le même gaz.

M. RHODES: Lorsqu'on voyage sur l'Intercolonial, il est impossible de lire le soir. Le gaz Pintsch employé sur ce chemin ne donne pas une bonne lumière, et plusieurs voyageurs prennent le chemin du Pacifique de préférence parce que la lumière y est meilleure.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que l'on emploie un manchon amélioré sur le chemin du Pacifique, mais nous cherchons les moyens d'améliorer l'éclairage sur les trains de l'Intercolonial.

Les manchons améliorés donnent une meilleure lumière, et de plus la consommation du gaz n'est pas aussi grande de sorte qu'il y a économie.

M. STANFIELD: Je voudrais quelques éclaircissements sur cette question de rétribution à la veuve dont j'ai parlé.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne connais aucun détail de ce cas-là, mais j'examinerai les dossiers si mon honorable ami croit que je doive le faire. La question a sans doute été réglée par les départements des Chemins de fer et de la Justice depuis longtemps.

M. STANFIELD: Le côté malheureux, c'est que cet accident a eu lieu en 1902 et que l'on ne m'en a parlé que lorsque les délais légaux étaient expirés. Si le ministre me le permet, je lui ferai tenir un exposé complet du cas, et il pourra l'étudier.

M. SCHAFFNER: A-t-on étudié avec soin la question d'éclairer les wagons à l'électricité. On me dit que cet éclairage coûterait cher.

L'hon. M. GRAHAM: Quelques wagons sont éclairés à l'électricité. Lorsqu'ils sont en mouvement, ils génèrent eux-mêmes leur électricité, mais c'est un peu aléatoire, c'est coûteux, et le mouvement du char est rendu un peu plus difficile. Cet éclairage est réellement impraticable pour un usage général pour tout un train.

M. SCHAFFNER: Il n'y a aucun doute que le mode d'éclairage actuel offre de grands dangers d'incendie. Lorsque dans un accident, un wagon pullman ou autre est jeté en dehors de la voie, l'incendie provient souvent de cette cause.

L'hon. M. GRAHAM: Les spécialistes me disent que très peu d'incendies peuvent être attribués au gaz Pintsch.

M. SCHAFFNER: Je n'en connais rien, mais je crois que des wagons ont été brûlés de cette manière. S'il y a quelque moyen d'éviter ces incendies, le Gouvernement devrait les rechercher.

L'hon. M. GRAHAM: C'est aussi mon avis.

Rivière-du-Loup, remise aux locomotives, etc., $63,729.

L'hon. M. GRAHAM: Ce crédit est une balance qui n'a pas été dépensée. La dépense proposée s'élevait à $158,500, mais elle a été réduite à $113,000.

M. CROCKET: Ce crédit couvre-t-il toute la dépense?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

Robinson's-Crossing, passage sous la voie, $6,000.

L'hon. M. GRAHAM: Le but est de faire disparaître le croisement à niveau dangereux à cet endroit. Des calculs soigneux portent le coût de ces travaux à $5,040.

M. BARKER: Sur un chemin public?

L'hon. M. GRAHAM: Un chemin public de la Nouvelle-Ecosse sur lequel il se fait beaucoup de trafic.

M. RHODES: J'ai demandé hier au ministre de donner ordre au sous-ministre lorsqu'il passera à Amherst de voir au croisement à cet endroit.

L'hon. M. GRAHAM: Nous faisons les choses dans notre département beaucoup plus rapidement que cela. Nous avons écrit pour obtenir des renseignements et voir si la chose était possible.

M. STANFIELD: J'ai demandé au sous-ministre de s'occuper du croisement à Densmore.

L'hon. M. GRAHAM: Le sous-ministre me dit qu'il en a pris note, mais il étudiera la question et en conférera avec mon honorable ami.

Echelles latérales pour wagons fermés, $1,000.

M. LENNOX: Tous les wagons ne sont-ils pas déjà pourvus d'échelles?

L'hon. M. GRAHAM: Vous ne pouvez poser des échelles que lorsque les wagons sont arrivés à l'usine, et c'est à peu près toute la quantité que nous pouvons avoir dans l'année. La pose d'une échelle coûte environ $2.50, et naturellement ces échelles sont posées sur tous les wagons nouveaux.

Saint-Jean.—Agrandissement des installations, $46,150.

M. DANIEL: Où cette somme sera-t-elle dépensée?

L'hon. M. GRAHAM: Dans les usines de réparation des wagons, pour agrandir les hangars aux marchandises, pour le chauffage à la vapeur des bureaux, pour le pavage en granit des voies autour de la gare. La dépense jusqu'à ce jour à Saint-Jean pour le chemin de fer s'élève à $2,681,491.26.

M. DANIEL : Depuis la Confédération. C'est environ la moitié de ce qui a été dépensé à Halifax.

M. CROSBY: Nous ne sommes pas jaloux de Saint-Jean, mais je constate que vous allez y construire des usines pour la réparation des wagons. Vous proposez-vous de faire les réparations à Saint-Jean, et non pas à Moncton? C'est exactement ce que j'ai demandé pour Halifax.

L'hon. M. GRAHAM: Bien que nous donnions à cette unsine le nom d'usine à réparations, c'est simplement une construction brute pour faire des réparations légères qui ne peuvent pas être faites dehors

M. CROSBY: C'est-à-dire que l'on trouve possible de mettre Saint-Jean à l'abri de la pluie; c'est très bien.

Sainte-Rosalie, améliorations, $8,500.

M. BARKER: Ce crédit va-t-il vous mettre à même de terminer les travaux?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

Sydney-Mines, déviation, $100,000.

L'hon. M. GRAHAM: C'est le crédit auquel faisait hier allusion l'honorable représentant de Sydney (M. Maddin). Il se figurait évidemment que nous n'avions pas pourvu à cette dépense. C'est une déviation sur une distance d'à peu près huit milles et trois quarts; on se propose de faire circuler les trains sur l'autre bord de la rivière Georges pour atteindre Sydney-Mines. Nous allons éviter ainsi une des rampes les plus raides que présente la ligne, et aussi la nécessité d'un embranchement. La dépense, l'année dernière, a été de $2,500, mais nous nous proposons cette année de faire davantage et nous demandons un crédit de $100.000.

Installation et améliorations nouvelles le long de la ligne, $38,700.

L'hon. M. GRAHAM: Nous voulons installer une rotonde à Blackville, une gare à Petit-Métis, des cours à bestiaux à Sainte-Flavie, une gare au Cap Saint-Ignace, des paraneiges à plusieurs endroits, une bascule de voie, $2,500.

M. BEAUPARLANT: Bien qu'il soit un peu tard, je me permettrai de faire, avec l'indulgence du comité, certaines observations qui paraissent avoir leur raison d'être en ce moment. Suivant une déclaration faite par le ministre récemment, il s'est occupé de trouver un correctif à la pratique actuelle dans les actions en dommages intentées contre le chemin de fer intercolonial dans l'intérêt de personnes établies le long de la ligne, dommages causés par le feu, tuerie de bestiaux, etc. Je sais bien qu'il ne m'est pas permis de proposer un amendement à l'heure qu'il est, et je me bornerai à faire une proposition dont l'effet serait d'éviter des frais inutiles dans le recouvrement de ces indemnités très préjudiciables dans les réclamations pour de petites sommes. Je propose la modification de la loi des Chemins de fer du Gouvernement par l'addition à la suite de l'article 60a, du texte suivant :

La cause pourra être inscrite pour audition et jugement devant la cour de district ou de comté ou les dommages ont eu lieu et ayant juridiction jusqu'à concurrence du montant réclamé.

Ce projet d'amendement a pour fin d'éviter au plaignant l'obligation de payer des frais plus élevés que l'indemnité accordée par la cour d'échiquier. A l'heure qu'il est, quiconque a une réclamation de la nature de celle que j'ai dite, doit se rendre à Ottawa en personne, ou s'y faire représenter par un avocat ou par un agent dont les honoraires dans la plupart des cas seront plus élevés que le chiffre des dommages adjugés par la cour d'échiquier. Ainsi donc, dans l'état actuel des choses le demandeur, même lorsqu'il a gain de cause, se voit dans l'obligation de débourser plus que le montant des dommages que la cour lui alloue, et comme les réclamations de cette nature sont très nombreuses tout le long de la ligne, il me semble que le Gouvernement devrait modifier la procédure actuelle. J'espère donc que l'honorable ministre verra ma proposition d'un œil favorable.

L'hon. M. GRAHAM: Je suis très heureux que l'honorable député ait fait cette proposition. La difficulté signalée par lui, en est une à laquelle je m'efforce de trouver une solution satisfaisante. Le remède qu'il propose est un peu de la nature de celui que j'ai à l'esprit, et il reste simplement à s'assurer si une telle proposition peut être utilement mise en pratique, car la difficulté est un peu plus grande qu'elle ne peut paraître à première vue.

Le seul crédit qui reste à délibérer, est celui que nous avons discuté hier au sujet de Chatham. L'honorable représentant d'York (M. Crocket), m'a interrogé au sujet du droit de passage. Nous n'avons encore exproprié personne le long de la ligne. Notre agent a fait certaines estimations que des évaluateurs du dehors sont à examiner; si nous ne pouvons obtenir une offre à des conditions raisonnables, nous aurons recours à l'expropriation.

M. CROCKET: A-t-il été exécuté deux séries d'études topographiques à travers la ville de Chatham?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

M CROCKET: Les deux séries d'études ont-elles été exécutées par le même ingénieur?

L'hon. M. GRAHAM: Elles ont toutes deux été exécutées sous la direction de l'ingénieur de l'Intercolonial.

M. CROCKET: Le Gouvernement a-t-il décidé quel tracé il adopterait?

L'hon. M. GRAHAM: Nous comptons recevoir les plans d'ici à deux ou trois jours. Pour toute fin pratique, je pense que l'ingénieur en chef a fait choix du tracé. Nous aurons à rendre une décision d'ici à quelques jours.

M. CROCKET: Si je pose la question, c'est qu'il a été opéré des mutations de propriétés dans Chatham tout récemment. Il paraîtrait que quelqu'un très en vue dans les cercles politiques a fait l'acquisition de l'immeuble de l'ancienne fonderie, prévoyant que le Gouvernement en aurait besoin. Si le ministre n'est pas en mesure de dire quel tracé sera adopté, certaines personnes de Chatham paraissent bien le savoir et ont mis la main sur certaines propriétés que le département devra acheter.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai cherché à bien faire comprendre, et j'y insiste encore une fois, que nous allons acheter ces terrains indépendamment de toutes mutations qui ont pu être effectuées, et nous en donnerons le juste prix. Si les propriétaires ne veulent pas d'un prix raisonnable, nous aurons recours à l'expropriation.

M. CROCKET: A-t-on engagé des négociations avec les propriétaires actuels?

L'hon. M. GRAHAM: On a tenté quelque effort pour engager les propriétaires à faire connaître leur prix. Voilà la première démarche à tenter. Quelques-uns d'entre eux ont refusé de le faire.

M. BARKER: Je rappellerai au ministre ce qui s'est passé pour l'emplacement de la rotonde d'Halifax. On a chargé quelques experts d'aller faire l'estimation du terrain et ils ne se sont pas informés du prix versé pour cette propriété, dans le cours même du mois.

L'hon. M. GRAHAM: Nous tâchons de donner la meileure interprétation possible à l'estimation des experts.

M. BARKER : Ma pensée va plus loin. Il ne suffit pas que, siégeant ici, vous vous contentiez de faire le meilleur exercice possible de votre jugement et de vos lumières. Mainte et mainte fois, j'ai constaté que les experts chargés de faire l'appréciation d'une propriété ont refusé de s'enquérir du prix versé par un acheteur pour ce domaine, quand bien même cette vente se serait effectuée au cours du mois.

M. CROCKET: Quel est l'expert qu'on a chargé de cette mission?

L'hon. M. GRAHAM: Celui qui en a été chargé au début, est notre propre ingénieur M. O'Dwyer. Il a fait les démarches préliminaires. Afin d'acquérir la certitude que son appréciation est exacte, nous allons la faire contrôler par d'autres experts. L'intérêt public sera ainsi pleinement sauvegardé. Nous désirons obtenir ce terrain à un prix loyal.

M. BARKER: Je l'espère bien, et j'y compte, maintenant que vous avez un conseil. Mais l'an dernier, il en allait tout autrement.

M. SPROULE: Si la propriété a été l'objet d'une vente récente, le prix réel versé est la meilleure preuve de sa valeur, et le meilleur parti à prendre serait de constater les faits se rattachant à ce marché.

L'hon. M. GRAHAM: A mon avis, le Gouvernement a tout à gagner à faire l'expropriation de ce terrain, et cela dissipera tous les doutes. Nous tenons à prendre toutes les précautions nécessaires, vu que nous désirons faire le meilleur marché possible. Hier, le député de Simcoe-sud (M. Lennox) s'est informé de la dépense afférente au Canada Eastern. J'ai donné ces chiffres, l'an dernier. C'est un état assez volumineux et j'espère qu'il aura pour agréable que je lui transmette le chiffre de la page du hansard où figure ce renseignement.

M. CROCKET: Quant au plan de la bifurcation de Chatham, le ministre a promis de déposer un plan. On peut voir ce plan au ministère, sans doute?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, nous l'avons.

(Il est rendu compte des résolutions adoptées.)

M. SPROULE: Quelles sont les affaires qui viendront en délibération demain?

L'hon. M. FIELDING : Le projet de loi sur la marine.

(La Chambre lève sa séance à six heures.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 3 février 1910.

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

MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL. BUDGET SUPPLEMENTAIRE.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) communique un message de Son Excellence le Gouverneur général, ainsi conçu:

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes un nouvel état supplémentaire des sommes requises pour l'administration du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1910, et conformément aux dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867, il en propose l'examen à la Chambre des communes.

L'hon. M. FIELDING propose que le message de Son Excellence et le budget supplémentaire soient soumis au comité des subsides.

(La motion est adoptée.)

LE TRANSCONTINENTAL NATIONAL. CLASSEMENT DES DEBLAIS.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose:

Que le comité spécial nommé par cette Chambre le 27 janvier dernier pour faire une enquête sur certaines matières se rattachant à la démission de M. Lumsden comme ingénieur en chef du chemin de fer transcontinental, soit composé de sept membres au lieu de cinq, savoir: MM. Geoffrion, Macdonald, Clarke (Essex), Wilson (Laval), Lennox, Barker et Crothers.

M. J. D. REID: Je désirerais savoir de l'honorable premier ministre si on permettra à ce comité de s'enquérir des accusations portées par M. Lumsden, concernant le classement abusif des déblais?

Sir WILFRID LAURIER: Notre intention est d'instituer des enquêtes sur les accusations dont la Chambre a ordonné de s'enquérir.

M. J. D. REID: L'autre jour l'honorable premier ministre n'a pas déclaré expressément si sa résolution visait les accusations de classement abusif, telles que portées par M. Lumsden.

Sir WILFRID LAURIER: Si je n'ai pas réussi à me faire bien comprendre de mon honorable ami, je suppose que tout ce que je pourrais dire arriverait au même résultat.

(La motion est adoptée.)

QUESTIONS.

AGENCE DE BRANDON.

M. LAKE demande:

1. Combien de personnes sont employées dans le bureau de l'inspecteur des agences à Brandon?
2. Quel a été le nombre de jours pendant lesquels elles ont été absentes du bureau, en mission officielle ou en congé, respectivement, entre le 1er avril 1907 et le 31 mars 1909?
3. Durant la même période, combien de jours l'inspecteur des agences a-t-il été absent de son bureau ,pour affaires officielles ou en congé, respectivement?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Trois.
2. Comme le travail de ces inspecteurs se fait surtout en dehors des bureaux, il n'a pas été tenu compte de la durée de leurs absences.

LOI SUR LES BANQUES.

M. BEATTIE demande:

1. Est-ce le cas que la loi sur les banques du Canada expirera sous peu?
2. Dans l'affirmative, le Gouvernement s'est-il procuré des données exactes sur les lois des banques d'autres pays? Dans la négative, le Gouvernement s'efforcera-t-il d'obtenir ces renseignements avant longtemps?
3. Le Gouvernement se propose-t-il de permettre la continuation de cette partie de la loi actuelle des banques qui permet, dit-on, aux banques du Canada d'émettre près de cent millions de piastres, leur donnant ainsi, comme on le prétend, la faculté de réaliser d'énormes profits sans que le public canadien retire un cent d'intérêt en retour de ce privilège?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Notre intention est de déposer un projet de loi sur les banques pendant cette session. Je ne puis rien dire de plus pour le moment.

PREEMPTIONS ET HOMESTEADS. ALBERTA ET SASKATCHEWAN.

M. LAKE demande:

1. Quelle a été, dans chacune des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, respectivement, le nombre de terres vendues à titre de préemptions et de homesteads, du 1er novembre 1909 au 31 décembre 1909?
2. Quelles sont les sommes d'argent découlant de ces ventes, dans chaque province, et qui devaient être reçues par le Gouvernement?
3. Quel est le total des sommes reçues par le Gouvernement, à compte des préemptions et des homesteads ci-dessus mentionnés, dans chacune de ces provinces, depuis la date de la passation de la loi des terres fédérales de 1908, et le 31 décembre 1909?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Alberta, 153,600 acres; Saskatchewan, 287,360.
2. Alberta, $460,800; Saskatchewan, $862,080; cela ne comprend pas les intérêts ni les honoraires pour l'enrégistrement.
3. Alberta, reçu pour le compte des préemptions, $50,114.75; pour le compte des homesteads vendus, $82,515.30; Saskatchewan, pour préemptions, $71,838.96; pour homesteads vendus $208,618.96. Ces chiffres ne comprennent pas les honoraires pour l'enregistrement.

Ces chiffres sont plus élevés que ceux qui ont été donnés le 18 janvier, en réponse à une question de M. Foster, et cet écart s'explique par le fait que les rapports complets du mois de décembre, 1909, n'étaient pas arrivés au département de la comptabilité, quand la réponse à la question de M. Foster a été préparée..

LA PROPRIETE DES COURS D'EAU.

M. J. D. TAYLOR demande:

1. Le Gouvernement a-t-il accordé à quelque personne le droit de prendre du gravier

sur le lot 379, sur la rivière Coquitlam, à New-Westminster-Junction (C.-B.)? Dans l'affirmative, à qui, pour quelle période et à quelles conditions?

2. Le Gouvernement réclame-t-il la propriété des cours d'eau non navigables et non soumis aux marées (sauf pour canots) dans la zone des chemins de fer de la Colombie-Anglaise?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Non.

2. Le Gouvernement est informé qu'en tant que les lits et les grèves des rivières dans la zone des chemins de fer de la Colombie-Anglaise sont des propriétés de la couronne, ils sont des terres fédérales et doivent être administrées par le département de l'Intérieur.

LE BUREAU DE POSTE DE NEW-WESTMINSTER.

M. J. D. TAYLOR demande:

1. Le bureau de poste de New-Westminster doit-il être mis sur le même pied qu'un bureau de poste de ville, avec nomination du personnel directement par le Gouvernement au lieu du maître de poste?

2. Dans l'affirmative à qui doivent être adressées les demandes d'emplois, et quelle recommandation est nécessaire pour que le département les prenne en considération?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1 et 2. Non. Ce bureau, cependant, sera sur le pied d'un bureau avec demi personnel, payé directement par le département. Les demandes d'emploi devront être adressées au ministre des Postes. La recommandation exigée sont les aptitudes et les connaissances nécessaires.

LES CASERNES STANLEY.

M. WALLACE demande:

Si la propriété appelée Baby-Farm doit être vendue, est-ce l'intention du Gouvernement d'acheter une autre propriété dans la cité de Toronto ou le voisinage pour y construire de nouvelles casernes pour remplacer les casernes Stanley?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Oui.

LE FONDS PATRIOTIQUE SUD-AFRICAIN.

M. WALLACE demande:

1. Le Gouvernement exerce-t-il un contrôle sur le fonds patriotique sud-africain? Dans la négative, qui en a le contrôle?

2. Des plaintes ont-elles été adressées au Gouvernement à l'effet que certaines personnes ayant droit à bénéficier de ce fonds, n'ont pu obtenir justice?

3. Le Gouvernement sait-il combien a été versé à ce fonds?

4. Quelles personnes ont bénéficié de ce fonds, et quel montant a été reçu dans chaque cas?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. a) Non. b) Il est administré par l'association du fonds patriotique canadien.

2. Non.

3. Non.

4. Le Gouvernement ne possède aucun renseignement sur ce point.

DISCUSSION GENERALE DU BILL RELATIF A LA MARINE.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose que le projet de loi (n° 95) relatif au service naval du Canada soit lu pour la 2e fois.

—Monsieur l'Orateur, lorsque, il y a trois semaines, j'ai eu l'honneur de déposer ce projet de loi, j'avais l'espérance que bientôt mon honorable collègue, le ministre de la Marine et des Pêcheries, serait suffisamment rétabli pour assumer la tâche qui m'incombe maintenant. A mon grand regret, cet espoir ne s'est pas réalisé. Le malheur veut que la Chambre se trouve privée de l'abondance des renseignements recueillis par mon honorable collègue avec la sollicitude minutieuse apportée par lui à la préparation de ce projet de loi et à l'exposé de la politique dont il est l'expression, depuis son principe fondamental jusqu'en ses moindres détails.

La Chambre conviendra peut-être avec moi, dès le principe, qu'il ne serait pas mal à propos de jeter un coup d'œil rétrospectif sur l'attitude observée jusqu'à présent par les deux partis qui se trouvent aujourd'hui face à face pour discuter cette question. En ce qui concerne le Gouvernement actuel et le parti libéral, cette question a été soulevée pour la première fois à la conférence impériale de 1902. On a discuté alors, et avec grand soin, le problème de la défense de l'empire. Les débats ont révélé ce fait—qui n'était pas extraordinaire, qui s'était produit souvent dans le passé—qu'entre les conseillers de Sa Majesté le roi dans la Grande-Bretagne et ceux de Sa Majesté le roi dans les colonies autonomes d'au delà des mers, il existait une divergence d'opinion. Le secrétaire d'Etat à la guerre a demandé—je devrais plutôt dire a conseillé—que ces colonies autonomes équipassent et maintinssent pour le service impérial un corps de troupes qui, advenant une guerre, serait mis immédiatement au service du ministre de la guerre.

Quelques-unes de ces colonies autonomes ont accepté cette proposition par l'intermédiaire de leurs représentants; d'autres, au nombre desquelles l'Australie et le Canada, ont refusé leur adhésion.

Le secrétaire d'Etat à la marine a proposé —je ne dis pas a demandé—que ces colonies autonomes contribuassent chaque année à l'entretien et à l'équipement d'une marine impériale. La plupart des colonies ont accepté cette proposition; mais les ministres qui représentaient le Canada ne pouvaient pas y donner leur adhésion. Ils

ont exprimé leurs vues particulières à la conférence et ils les ont publiées dans un document officiel que la Chambre et le pays connaissent depuis longtemps. Ils ont admis immédiatement l'obligation pour le Canada de prendre sa large part, autant que ses ressources le permettraient, du fardeau imposé jusqu'alors aux contribuables anglais seulement. Ils ont déclaré que le Canada, augmentant en richesse et en population, irait plus loin dans cette question de la défense et dans tout ce que nous pourrions entreprendre dans ce sens. Ils ont ajouté que dans tout ce que nous pourrions faire, nous agirions de concert avec les autorités impériales mais toujours sous la responsabilité et la haute main des autorités canadiennes, en conformité de nos privilèges de colonie autonome, dans cette question comme dans toutes les autres.

Cela se passait en 1902, il y a environ huit ans, et pendant ces huit années, la politique adoptée par le Gouvernement actuel a été connue du pays. Jamais le Gouvernement ne s'est écarté de cette politique. Nous l'avons affirmée à nouveau lors de la conférence impériale de 1907. Nous l'avons affirmée encore une fois, l'an dernier dans cette Chambre, quand il s'est agi de prendre une résolution immédiate et bien définie. Cette politique est résumée dans le projet de loi soumis aujourd'hui à la Chambre, et le Gouvernement restera debout ou il tombera avec cette politique. Mais nous ne tomberons pas, car cette politique est conforme aux meilleures traditions du parti libéral. Elle est le dernier anneau de cette longue chaîne d'événements qui suivant les principes établis par les réformateurs d'autrefois, Baldwin et Lafontaine, ont placé graduellement, pas à pas, le Canada dans la situation qu'il occupe maintenant, c'est-à-dire, au rang, à la dignité et dans la position d'une nation faisant partie de l'empire britannique. Cette politique est le résultat complet des droits affirmés et des obligations assumées par le Canada. C'est elle qui a inspiré au barde de l'empire les fières paroles prononcées par notre pays, après qu'il eut accordé une préférence commerciale à la mère patrie:

Daughter am I in my mother's house,
But mistress in my own;
The gates are mine to open
As the gates are mine to close,
And I set my house in order.

Monsieur l'Orateur, si nous adoptons aujourd'hui cette politique, si nous lui avons donné la forme sous laquelle elle se présente au pays, c'est parce que nous estimons que le Canada est une nation, mais une nation fille de l'Angleterre. Telle fut toujours la manière de voir énergique et invariable du gouvernement libéral depuis le jour où cette politique fut inaugurée.

Je puis demander maintenant quelle a été la politique du parti conservateur sur ce sujet. Je crois ne pas être injurieux ni injuste envers le parti conservateur en disant que sur cette question l'attitude de nos adversaires a toujours été ce qu'elle est aujourd'hui, divisée dans le conseil et divisée dans l'action. Dans cette Chambre, notre politique a reçu plus d'une fois l'assentiment, du moins l'assentiment tacite des membres du parti conservateur. Elle a été plus d'une fois étudiée et commentée, mais jamais on ne l'a combattue; jamais on ne l'a repoussée.

En dehors de cette enceinte elle a été approuvée ouvertement par les hommes les plus remarquables et les plus expérimentés du parti conservateur. Je dois dire aussi qu'elle a été critiquée et blâmée—sévèrement critiquée et sévèrement blâmée—par ceux d'entre ses membres qui, faisant étalage de leurs sentiments impériaalistes et portant partout sur leur front les phylactères impérialistes, s'avancent hardiment dans le temple pour y remercier à haute voix le Seigneur de ne pas ressembler aux autres sujets britanniques, de payer la dîme de tout ce qu'ils possèdent et d'avoir seuls le privilège de faire brûler le véritable encens du loyalisme. Etait-ce, monsieur l'Orateur, sous la piqûre de l'aiguillon de ces gens si zélés, si officieux, que mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) a soulevé, l'année dernière, cette question de la défense de l'empire? Je l'ignore. Mais dès le jour qui a marqué l'ouverture de nos travaux, l'honorable député a donné avis d'une motion destinée à soumettre cette question, sous une forme définie, au Parlement et au peuple du Canada. J'ai cru comprendre que cet avis de motion de l'honorable député était une approbation de la politique que nous avions toujours suivie, et en le comprenant ainsi je ne crois pas avoir commis une injustice à son égard. Je voulais, au contraire, lui faire un compliment. Quoi qu'il en soit, voici la motion qu'il a présentée:

La Chambre est d'avis, vu le développement considérable de ses ressources si grandes et si variées, vu la position géographique qu'il occupe et qui font présager d'autres ressources; vu cet esprit de conservation et ce respect de soi, qui seuls sont avantageux à une nation forte et qui se développe, que le Canada ne devrait pas retarder plus longtemps à assumer sa part de responsabilité dans le fardeau qui résulte, financièrement parlant, de la protection efficace de ses côtes et de ses grands ports maritimes.

Je répète que l'interprétation que j'ai donnée au texte de cette motion—à moins que mon honorable ami ne soit un disciple de Talleyrand, qui disait que le langage avait été donné à l'homme pour déguiser sa pensée—c'est qu'il n'est rien autre chose qu'une approbation de notre politique. C'est ainsi qu'on l'a interprété du côté de l'opposition. Si nous devons en croire la révélation tardive que nous a faite, l'autre

jour, mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk), ce projet de résolution aurait causé de l'émotion au sein de son parti, et il aurait alors décidé de ne pas appuyer la proposition.

Que ce soit pour cette raison ou pour une autre, le fait n'en existe pas moins que mon honorable ami de Toronto-nord, qui avait montré tant d'empressement à inscrire cet avis de motion au feuilleton de la Chambre, a grandement tardé à le proposer.

L'hon. M. FOSTER: Mon honorable ami connaît parfaitement la raison de ce retard. Veut-il la faire connaître?

Sir WILFRID LAURIER: Je l'ignore; mon honorable ami pourrait peut-être me renseigner.

L'hon. M. FOSTER: Mon très honorable ami sait parfaitement bien qu'on a retardé cet avis de motion à la suite d'entrevues avec lui.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne sache pas que mon honorable ami. . .

L'hon. M. FOSTER: Dans ce cas, mon très honorable ami ferait mieux de rafraîchir sa mémoire avant de faire cette déclaration.

Sir WILFRID LAURIER: Pardon, je n'ai pas fini ma phrase. Je ne suis pas certain que mon honorable ami m'ait jamais parlé de cette question, mais s'il l'a fait, c'était simplement pour l'utilité de la Chambre, et non pas parce que sa proposition était mal accueillie par la droite.

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

Sir WILFRID LAURIER: Je n'impute pas à crime à mon honorable ami le retard qu'il a mis à présenter sa motion. Mais il n'en est pas moins vrai qu'il a attendu deux mois avant d'agir; j'ignore quelles furent ses motifs. Mon honorable ami a laissé entendre à l'honorable député de Jacques-Cartier que s'ils tombaientn d'accord la motion pourrait être présentée.

M. MONK: La mémoire de mon très honorable ami lui fait défaut évidemment quand il dit que je me suis opposé à la motion. J'ai déclaré, l'autre jour, que j'avais considéré cette motion comme inopportune.

Sir WILFRID LAURIER: Oui, et mon honorable ami n'a pas encore modifié son opinion. L'honorable représentant de Jacques-Cartier croyait que cette motion était inopportune; l'honorable député de Toronto-nord, ainsi que d'autres membres de la gauche, croyait le contraire, et nous tous, du côté du Gouvernement, nous avons pensé qu'elle était opportune. En tout état de cause, il est oiseux de discuter pourquoi la proposition en question ne fut pas présentée en temps utile. Il est de fait que cet avis de motion n'a été présenté que le 29 mars, soit deux mois plus tard. Alors l'atmosphère s'était grandement chargée d'électricité. Un débat s'était engagé à la Chambre impériale des communes sur l'état de la marine britannique; on appelait l'attention sur les armements qui se poursuivaient en Allemagne, et le télégraphe annonçait partout que la Nouvelle-Zélande avait offert un dreadnought au gouvernement impérial. C'est à ce moment que, pour la première fois, une proposition fut faite devant la Chambre, tendant à offrir une contribution à la marine impériale. Elle avait pour auteur mon honorable ami de Toronto-nord, mais elle fut présentée sous une forme modérée et hésitante. Je vais rappeler à la Chambre le langage même dont s'est servi dans cette circonstance l'honorable député. Voici:

Aujourd'hui le péril se dresse à nos portes. Il ne m'appartient pas d'en faire connaître la grandeur, mais je ne puis tout de même l'ignorer complètement. Aujourd'hui il s'impose à l'attention des plus grands hommes d'Etat de l'ancien monde; aujourd'hui il s'impose à l'attention de l'Australie qui recueille des souscriptions publiques, et dont le gouvernement se trouve importuné par le peuple qui lui demande d'aller plus loin encore pour faire face à cette urgence; aujourd'hui, la petite colonie de la Nouvelle-Zélande fournit un dreadnought et en offre un second, et aujourd'hui le Canada doit faire face à ce péril et à cette urgence.

Que le très honorable premier ministre me permette de lui dire que si, après mûre délibération, il propose à notre Parlement l'adoption d'une mesure nous permettant de faire face d'une manière convenable à ce besoin urgent, sous forme de l'offre gracieuse d'un dreadnought ou d'une subvention en argent, notre parti l'appuiera, notre parti témoignera de son dévouement au Canada en approuvant cette mesure.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

Sir WILFRID LAURIER: De la part de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), ce langage n'avait rien de bien énergique, il n'était pas aussi incisif que le sont d'ordinaire les phrases de mon honorable ami. Il n'avait pas encore, je crois, trouvé son aplomb; c'est en quelque sorte un ballon d'essai qu'il lançait en disant que si nous nous entendions sur ce point il se rangerait à notre avis. Nous n'avons pas cru devoir nous départir du programme que nous nous étions tracé; nous avons dit que nous nous en tiendrions à l'attitude déjà prise par nous, et, après quelque délibération, la Chambre adopta à l'unanimité un ordre du jour basé sur la politique que nous avions énoncée en 1902. Pour qu'il ne subsiste ni doute ni malentendu à ce sujet, et eu égard aux applaudissements qui ont éclaté tantôt dans les rangs de la gauche, je vais donner encore une fois lecture de cette résolution:

La Chambre reconnaît le besoin qui incombe au peuple canadien, à mesure que sa population et ses richesses augmentent, d'assumer dans une plus large mesure les responsabilités de la défense nationale.

La Chambre est d'avis que sous le régime des relations constitutionnelles actuelles entre la mère patrie et les colonies autonomes, le paiement de contributions fixes et régulières au trésor impérial pour des fins navales et militaires ne serait pas, en ce qui concerne le Canada, la solution la plus satisfaisante du problème de la défense.

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à encourager l'organisation rapide d'une marine canadienne coopérant et s'entendant au préalable sur tous les points avec la marine impériale, d'après le plan proposé par l'amirauté lors de la dernière conférence impériale, et fondée sur le principe de la suprématie navale de la Grande-Bretagne qui est essentielle à la protection efficace du commerce, à la sécurité de l'empire et au maintien de la paix mondiale.

La Chambre est fermement convaincue que, chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices nécessaires pour donner aux autorités impériales la coopération la plus loyale et la plus cordiale à toute mesure propre à maintenir l'intégrité et l'honneur de l'empire.

Cette résolution ayant été adoptée à l'unanimité, nous avions pensé qu'elle lierait la gauche aussi bien que la droite; mais nous avons commis une erreur. Nous nous sommes également trompés en pensant que les membres de la gauche, qui avaient agréé cette résolution, auraient au moins le maigre mérite de se montrer conséquents avec eux-mêmes. Il ne nous était jamais venu à l'esprit que des députés de la gauche pourraient revenir sur leur parole solennellement donnée. En ceci encore nous nous sommes trompés. Nous nous étions fait d'eux une trop haute opinion. La session était à peine finie que les termes de l'ordre du jour étaient pris à partie par ceux-là même qui l'avaient voté, tant dans les journaux et les entretiens avec les reporters qu'aux assemblées politiques. Pendant l'été tous les membres de la gauche, pour ainsi dire, s'employèrent à discuter cette résolution et à l'exposer à la controverse. Le chef a parlé, son premier lieutenant a parlé, les simples soldats ont parlé, et ils ont parlé tous ensemble et tous différemment, leurs violons étant dans un remarquable désaccord.

Les choses étaient en cet état lors de la réunion du Parlement le 11 novembre dernier, et nous fûmes à cette occasion témoins d'un curieux spectacle. Dès qu'ils furent revenus en cette enceinte et que le moment fixé pour le débat fut arrivé, ceux-là mêmes qui s'étaient montrés si loquaces durant les vacances, qui avaient si abondamment discuté la question, devinrent muets comme des carpes. On les vit se composer uue attitude grave et nous dire sans sourire qu'ils ne pouvaient discuter la question avant de savoir ce qui s'était passé à la conférence de Londres, avant d'avoir tous les documents sous les yeux, alors que durant les vacances, sans savoir ce qui s'était passé à la conférence, sans avoir pris connaissance des documents, ils ne s'étaient fait aucun scrupule d'agiter sans trève leur langue alerte et de discourir sur tous les tons de la gamme, en une bruyante cacophonie. Nul ne se laissa prendre à cette réserve et à cette prudence soudaines venant à la suite d'une telle intempérance de langage; on percevait nettement, malgré l'effort assez maladroit que l'on avait tenté pour les dissimuler, les divergences que chacun avait pu remarquer dès que les membres de la gauche se furent retrouvés ensemble. Quand ils parlaient chacun de son côté, ici et là, dans l'Alberta, à Winnipeg, à Toronto et dans la province de Québec, ils pouvaient tous tenir un langage différent, chacun s'efforçant de faire appel aux passions et aux sentiments de son entourage immédiat; mais ils se trouvèrent dans une situation difficile quand il leur fallut tâcher de s'adresser au pays; pour cela, force leur était de se mettre d'accord. De là leur silence, leurs demandes réitérées de documents; dans l'intervalle, ils se réunirent et délibérèrent. Ils délibérèrent le matin; ils se réunirent le soir pour délibérer encore et, s'il faut en croire les informations des organes de l'opposition—ce ne sont pas toujours les plus dignes de foi—de leurs réunions et de leurs délibérations est résultée la formation d'un comité dont l'objet est de chercher à formuler une politique, à réconcilier les irréconciliables, à trouver une plate-forme ou autre chose où le lion courageux de Grey-est et le doux agneau de Jacques-Cartier puissent rugir et bêler à l'unisson. La tâche était assez difficile, et ce qui s'est passé il y a trois semaines, à l'occasion du dépôt du présent projet de loi, fait voir avec quel bonheur le comité s'en est acquitté.

Trois membres de la gauche ont pris la parole et tenu un langage différent. Si, comme je le crois, j'ai bien saisi le sens de ses paroles, mon honorable ami le chef de l'opposition (M. Borden) approuve en principe le projet de loi, mais il en juge la portée insuffisante. Il n'y a pas à se méprendre sur le sens des paroles de mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk): il est opposé au projet de loi et à tout ce qui pourrait tendre au même but. Quant à l'honorable député de Digby (M. Jameson), qui a également pris la parole, je ne sais si j'ai bien compris ce qu'il a voulu dire; mais il m'a semblé que, n'ayant pas en la matière d'opinion bien arrêtée, il aimerait que la question fût soumise au peuple.

Ceci indique nettement que les membres de la gauche ne sont pas d'accord. L'honorable député de Jacques-Cartier, d'un côté, représente le sentiment de ceux qui ne veulent rien du tout; nous avons, d'autre part, ceux qui prétendent au contraire que nous n'allons pas assez loin, qui veulent bien d'une marine, mais d'une marine impériale

maintenue au moyen de contributions versées par les colonies autonomes; ceux qui estiment que la marine que nous créerons devrait, en cas de guerre, passer automatiquement sous la direction de l'amirauté; ceux qui croient qu'il ne suffit pas d'une marine et que nous devrions verser, en outre, une contribution pour les cas d'urgence.

Monsieur l'Orateur, ces opinions diverses ne sont qu'autant de manifestations d'un impérialisme respectable, quoique mal inspiré. Et c'est là le point auquel je veux m'arrêter tout d'abord. Si l'on me permet de parler en mon seul nom, je dirai que je ne prétends aucunement être un impérialiste. Je suis Canadien d'abord, Canadien ensuite, Canadien toujours. Je suis sujet britannique de naissance, par tradition, par conviction, étant convaincu qu'à la faveur des institutions britanniques, mon pays natal a obtenu une somme de sécurité et de liberté dont il n'aurait pu jouir sous aucun autre régime. C'est à ce double point de vue que je me placerai, car notre programme est l'énonciation de cette double opinion.

A ceux qui ne partagent pas mon avis, à ceux qui se disent impérialistes et prétendent que l'empire britannique doit avoir le pas sur toute autre considération, qu'il me soit permis de dire tout de suite que le programme que nous proposons, celui dont j'ai en ce moment l'honneur de saisir la Chambre est, à mes yeux, plus conforme au véritable esprit qui présida à la fondation de l'empire, qui lui sert encore de base et est seul susceptible d'en assurer le maintien. Sur ce point, les opinions sont partagées, et c'est de cette divergence d'opinion que je veux m'occuper un instant.

Ce n'est pas la première fois que l'on voit des hommes qui, ayant une idée juste à laquelle ils s'étaient fortement attachés, ont échoué d'une façon déplorable quand ils ont voulu la mettre à exécution. Pierre l'Ermite prêcha la première croisade; sa voix souleva l'Europe. Sous l'influence de sa parole enflammée, les gens laissèrent là leurs occupations pour prendre les armes et s'en aller soustraire le tombeau du Sauveur à la profanation des mahométans. Mais Pierre l'Ermite fut un chef malheureux; éloquent prédicateur, il se trouva incapable de diriger les mouvements des milliers de croisés qui s'étaient rangés sous sa bannière. L'expédition dont il avait le commandement marcha de désastre en désastre. Il en est de même des hommes peu clairvoyants qui pensent que leur politique de centralisation tendrait à l'unification de l'empire. Qu'on note bien la différence: ils veulent le centralisation; nous, c'est l'autonomie. Laissons le passé nous servir de leçon pour l'avenir.

De tous les phénomènes consignés dans l'histoire, je n'en sais aucun qui porte en soi de plus grande leçon que l'existence de l'empire britannique, composé de jeunes nations disséminées sur toute la surface de la terre, que nulle force ne lie entre elles et que leur seul sentiment d'affection rattache à la mère patrie. Si, aux jours d'Auguste, à l'époque où Rome avait atteint l'apogée de sa puissance, où à la suite de guerres qui avaient duré des siècles, cet empire en était enfin arrivé à une période de paix, alors que ses possessions embrassaient tout le bassin de la Méditerrannée et qu'il lui fallait tenir en tout temps sur pied trente légions pour soumettre les nations insurgées—si donc on avait alors dit aux hommes d'Etat du puissant empire de Rome: Le jour viendra où la petite île de Bretagne, la plus lointaine de toutes les possessions romaines, fondera elle-même un empire qui s'étendra jusqu'aux limites de la terre et se maintiendra non par la force, mais par un principe nouveau, celui du consentement des gouvernés, découvert par son peuple—ces hommes d'Etat se seraient moqués d'une telle idée, l'auraient traitée d'utopie et auraient répondu: Seule la force est susceptible d'édifier et de maintenir un empire.

Ne remontons pas si loin dans l'histoire, contentons-nous de nous reporter à la première année du règne de la feue reine, alors que le haut et le bas Canada passaient par les angoisses de la révolte. S'il s'était trouvé, en la première année du règne de la jeune reine, quelqu'un pour dire: Ces deux provinces qu'il s'agit de soumettre par la force des armes viendront à dédaigner la violence, leurs habitants deviendront des sujets fidèles et dévoués qui étendront d'un océan à l'autre le domaine de Sa Majesté, on lui aurait répondu que cette idée était la plus insensée qui se pût concevoir.

Eh bien, l'idée la plus insensée est devenue de nos jours une réalité. Ici, je fais une pause et je me demande: Quel principe, quelle inspiration, quelle influence a apaisé l'insurrection au Canada et a conduit ce pays au rang qu'il occupe actuellement? Quel principe, quelle inspiration a fait l'Australie et la Nouvelle-Zélande ce qu'elles sont, et fait surgir une nation à l'ombre du drapeau anglais dans le Sud-Africain qui, il y a dix ans à peine, était ravagé par la guerre? Quel est ce principe, sinon le principe de l'autonomie, du gouvernement indépendant? En effet, c'est lorsque lord Durham, se trouvant au Canada qui alors était encore en proie à des dissensions intestines, a déclaré que la seule manière de s'assurer de la fidélité et du dévouement des colonies était de leur accorder l'autonomie, c'est à ce moment qu'a été proclamé le principe sur lequel repose l'empire britannique.

L'autre jour, dans le discours qu'il a prononcé lors de la première lecture du projet

de loi, mon honorable ami, le chef de l'opposition, a dit que l'empire britannique est de fondation récente. Il a raison, sa fondation ne remonte qu'au jour où l'autonomie a été accordée aux colonies. Imaginez un instant quelle serait la situation du Canada si on avait persisté à le faire gouverner, comme il l'était en 1837, uniquement par les ministres non responsables, de Downing-Street—non responsables, j'entends, devant la population de ce pays. Le contentement, le dévouement et la fidélité y régneraient-ils? Non, il y aurait aujourd'hui ce qu'il y avait alors—du mécontentement et une agitation dangereuse.

L'histoire de tous les pays qui ont possédé des colonies est la même, sauf l'histoire d'Angleterre au dix-neuvième siècle. Dans chaque cas, l'intérêt des colonies est venu en conflit avec celui de la métropole qui n'a pas voulu céder; il y a eu du mécontentement qui a amené un refroidissement, pour le moins dire. Lord Durham a été le premier diplomate de tous les temps qui a découvert la vérité. Et il l'a proclamé hardiment. Et le remède qu'il a proposé témoignait de plus de hardiesse encore: accorder aux colonies, les mêmes droits, privilèges et prérogatives qu'exerçaient les Anglais dans les Iles-Britanniques, le droit de se gouverner elles-mêmes d'après leurs propres lois et leurs propres idées.

La conclusion de lord Durham était si plausible que personne ne la repoussa. Mais elle était si contraire à la pratique suivie à toutes les époques que personne n'osa l'appliquer. Lorsqu'on fit mine d'établir la constitution de 1841, d'après le rapport de lord Durham, le principe de l'autonomie ne fut pas reconnu, et les instructions de lord John Russell à M. Poulett Thompson, qui fut le premier gouverneur sous le nouveau régime, portaient qu'il devait gouverner, non pas d'après l'avis des ministres responsables au peuple, mais de la manière que lui-même indiquerait. Et voici comment M. Poulett Thompson a obéi à ses instructions. Dans une lettre à un ami, il disait:

> Je ne crains pas le moindrement l'agitation en faveur du gouvernement responsable. J'ai déjà beaucoup fait pour l'apaiser en tant qu'elle est inadmissible, à savoir: en tant qu'elle exige que le conseil soit responsable à l'Assemblée, et que le Gouverneur prenne l'avis de cette dernière et soit lié par elle. Au fait, cette demande a plutôt été présentée au nom du peuple que par le peuple lui-même.

Ce ne fut que lorsque l'Angleterre nous envoya un homme aussi clairvoyant que l'était lord Durham lui-même—lord Elgin —que le gouvernement responsable fut établi au Canada avec le concours de Baldwin et Lafontaine. Et c'est de ce moment-là que l'empire anglais a commencé sa marche triomphale à travers les siècles. Je m'arrête de nouveau pour demander: Lorsque ces grands hommes, Brown, Dorion, Lafontaine, Baldwin, Macdonald, ont posé le principe du gouvernement responsable en ce pays, ont-ils mis des bornes à son développement? Non, ils ont proclamé ce principe, sans ambages et sans restrictions, pour faire régner dans l'univers la concorde et la liberté. Ils n'ont pas cru que ce principe pouvait s'appliquer jusqu'à un certain point, mais qu'il faudrait y renoncer dès qu'on le pousserait à ses conséquences ultimes.

Mais voici qu'on nous déclare qu'à l'égard de la défense navale nous devons renoncer au principe du gouvernement responsable; on nous dit que nous pourrons jouir du gouvernement responsable pour toute autre chose, faire nos propres lois, administrer nos affaires, même commander notre armée de terre, mais qu'en ce qui a trait à la marine de guerre, nous n'avons aucune prérogative à exercer. Il serait superflu de dire que c'est là une doctrine que les représentants de la droite ne sauraient admettre. On nous dit que la seule manière de nous défendre sur mer, c'est de participer au maintien de la marine impériale. Je dois dire que cette idée de participation est contraire à l'esprit des institutions britanniques; elle ressemble trop à un tribut pour plaire à des Anglais. Ce n'est pas la véritable notion qu'on se forme de l'empire britannique, la notion des nations neuves, prospères, robustes et riches dont chacune progresse conformément à ses besoins et à sa situation, mais qui s'allient toutes devant un danger universel et, de tous les coins du globe, fondent sur l'ennemi commun. D'ailleurs, cette thèse n'est plus soutenable. La question a été tranchée à la dernière conférence.

Plus d'une fois, on nous a attaqués sur le parquet de la Chambre et dans la presse canadienne, et on a comparé notre conduite à celle de l'Australie qui, en 1902, a consenti à participer au maintien de la marine impériale. Examinons l'attitude de l'Australie.

Ce pays a renoncé à l'attitude qu'il avait prise en 1902 et il a adopté la même ligne de conduite que le Canada. A l'heure qu'il est, l'Australie, comme le Canada, se construit une flotte. Et, fait plus significatif encore, ce n'est pas l'Australie qui verse une contribution à la Grande-Bretagne, c'est cette dernière qui participe a la création de la marine de guerre australienne.

Ai-je besoin de rien ajouter? Les meilleurs esprits, même au sein du parti conservateur, qui se sont occupés de ce problème, ont adopté la manière de voir du présent Gouvernement. Sir Charles Tupper, ce vieux politique qui fut un jour l'orgueil et la force du parti conservateur, a donné son adhésion la plus complète à notre politique. Dirai-je plus? S'il est un impérialiste entre

tous les impérialistes de nos jours, c'est lord Milner. Lord Milner était au Canada l'automne dernier et vous me permettrez, monsieur l'Orateur, de rappeler à la Chambre l'opinion qu'il a exprimée sur ce sujet. Il a tenu le langage suivant, à Vancouver:

J'ai dit que le Canada n'est pas le seul grand pays. Mais il est le seul qui forme partie d'un groupe de pays qui a un solide point d'appui dans tous les coins du monde. Ce groupe n'a qu'à se donner la main et à s'organiser convenablement pour maintenir tout son prestige à peu de frais relativement pour ceux qui le composent, et commander le respect à tous, et conséquemment, pour jouir de toute la puissance et de toute la sécurité que, seuls, le prestige et le respect peuvent assurer à une nation parmi les nations de l'univers. Sans doute, le Canada, s'il doit avoir sa place dans cette union, devra augmenter ses forces militaires, comme il se propose de le faire, je crois. Mais il ne devra pas faire plus qu'il ne serait nécessaire en tout cas pour mériter sa propre estime, ou avantageux pour assurer la virilité de sa population, et il ne devra certainement pas faire autant qu'il serait tenu de faire de toute nécessité, s'il désirait se tenir à part.

A Toronto, son langage a été plus significatif:

Sans doute, la situation générale serait encore plus forte si tous les états autonomes adoptaient la ligne de conduite que l'Australie semble disposée à suivre: créer une milice nationale et jeter les bases d'une flotte. Quant à moi, je verrais avec plaisir l'adoption de cette ligne de conduite, sinon pour soulager le fardeau du Royaume-Uni, du moins pour assurer la puissance et la dignité de l'empire en général, par l'influence qu'elle exercerait en temps de paix et par la sécurité qu'elle donnerait en temps de guerre.

Il n'est pas question de déplacer les fardeaux, mais de créer de nouveaux centres de force. Pour cette raison, je n'ai jamais été grand admirateur du projet de demander aux états autonomes de participer au maintien de l'armée et de la marine du Royaume-Uni, bien que, comme preuve du sentiment de solidarité qui règne dans l'empire, cette participation soit bien accueillie et précieuse, en attendant qu'on la remplace par quelque chose de mieux. Mais je suis certain que la forme que prendra définitivement et que devra prendre la coopération impériale dans ce champ d'action, la forme la plus compatible avec la dignité des différents états et la plus propre à assurer leur puissance collective et leur union, sera le développement de leurs moyens de défense respectifs en matériel de guerre et en hommes. Je sais qu'on peut prétendre—on a déjà prétendu—que la puissance de chaque état tendrait à opérer leur séparation. Mais, je n'admets aucunement cette manière de voir.

Plus loin il ajoutait:

Les arguments professionnels et techniques, pour ne pas dire stratégiques, en faveur d'une seule marine puissante pour l'empire, sont très puissants, si puissants qu'ils pourraient vraisemblablement l'emporter sur les objections politiques, comme ils l'ont emporté jusqu'à un certain point dans le passé. Mais

Sir WILFRID LAURIER.

sans vouloir dogmatiser sur un sujet qui demande à être beaucoup plus étudié de toutes parts qu'il ne l'a été, je dois dire, parlant en qualité d'impérialiste, que je ressens profondément les objections politiques.

Si les états autonomes, sous l'empire des présents arrangements constitutionnels, devaient simplement contribuer au maintien d'une marine centrale, soit en fournissant des fonds ou, ce qui vaudrait mieux, en fournissant des hommes et des navires, cela ne leur inspirerait pas l'intérêt et la fierté qu'il est essentiel de trouver chez eux. Ils continueraient à s'absorber, comme aujourd'hui, dans leurs affaires locales, et même s'ils comprenaient leur devoir envers l'empire pris en son entier, ils seraient convaincus qu'ils ont rempli ce devoir en donnant cette contribution. Dans ces circonstances, la contribution ne serait probablement pas considérable, mais ce n'est pas là le principal défaut du système. Le défaut capital, c'est que la participation des états autonomes aux affaires impériales commencerait et finirait par cette contribution.

De tout ceci, je puis légitimement conclure que la véritable politique, même au point de vue primordial de l'empire britannique, ne consiste pas à offrir une contribution, mais à developper nos forces navales, ainsi que nous projetons de le faire aux termes du présent projet de loi.

Ce point étant réglé, j'en aborderai un autre qui a été une source de violentes objections qu'on nous a opposées, à savoir: qui doit avoir la haute main sur notre marine. A ce sujet, j'ai déclaré l'autre jour que le Canada aurait la haute main et déciderait de sa participation à une guerre. Pour cela, nous avons été attaqués de toutes parts, dans la province de Québec et dans la province d'Ontario. Nous avons été attaqués dans la province de Québec parce qu'on y déclare que, dans aucune circonstance, le Canada ne doit prendre part à une guerre de l'Angleterre, et dans la province d'Ontario, parce qu'on y soutient que, dans toutes les circonstances, le Canada doit participer aux guerres de l'Angleterre.

Nous disons que c'est au parlement du Canada, qui a créé cette marine, à décider quand et où elle ira au combat. L'autre jour, en déposant ce bill, j'ai déclaré que lorsque l'Angleterre était en guerre, nous l'étions aussi. En disant cela j'ai choqué un grand nombre de mes amis dans la province de Québec. Quelques-uns se sont arraché les cheveux et ont déchiré leurs vêtements, comme si j'avais proféré un blasphème, comme si j'avais émis une proposition nouvelle et funeste, qui n'aurait jamais été entendue auparavant, lorsqu'en réalité je n'ai fait qu'énoncer un principe de droit international. C'est un principe de droit international bien établi, que lorsqu'une nation est en guerre toutes ses possessions sont exposées à être attaquées. Si l'Angleterre est en guerre elle peut être attaquée au Canada, en Australie, dans la

Nouvelle-Zélande, en Afrique, dans les Antilles, dans les Indes, et en un mot partout où flotte le pavillon britannique. Si la France est en guerre, elle peut être attaquée non seulement chez elle, mais dans ses possessions. Si l'Allemagne est en guerre, elle peut être non seulement attaquée en Allemagne, mais aussi partout où flotte son drapeau. Il ne s'ensuit pas cependant que parce que l'Angleterre fera la guerre nous devrons la faire, nous aussi; j'expliquerai cela dans un instant. Mais comme la proposition que j'ai énoncée a été contestée dans certains endroits de ma province natale, je me permettrai de rappeler à la mémoire des membres de cette Chambre un incident qui n'est pas encore vieux de dix ans. En 1898, les Etats-Unis déclarèrent la guerre à l'Espagne. Le but de cette guerre était de libérer Cuba de la domination espagnole. Les Cubains étaient en insurrection depuis plusieurs années. Le congrès des Etats-Unis décida de venir à leur secours, et il envoya une armée à Cuba afin d'aider les insurgés cubains à délivrer leur île de la domination espagnole, et ils y réussirent. Mais en même temps le congrès envoyait une escadre aux îles Philippines dans l'océan Pacifique, une possession espagnole, et cette escadre s'empara de ces îles. La même chose peut se répéter. Si l'Angleterre est en guerre, nous sommes exposés à être attaqués. Je ne dis pas que nous serons toujours attaqués, et je ne dis pas non plus que nous devrons prendre part à toutes les guerres de l'Angleterre. C'est une matière qui doit être réglée suivant les circonstances et sur laquelle le Parlement canadien aura à se prononcer au meilleur de son jugement.

Quelques VOIX: Oh! oh!

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

Sir WILFRID LAURIER: Se peut-il qu'il y ait dans cette Chambre des hommes si dépourvus du sens du gouvernement responsable pour nier une proposition de ce genre? On me permettra de donner un exemple. Je fais appel à l'histoire et j'espère pouvoir convaincre tous les membres de cette Chambre. Pendant le dix-neuvième siècle, l'Angleterre a été plus d'une fois menacée d'hostilités. En 1861, elle a été bien près de venir en guerre avec les Etats-Unis—par bonheur la Providence nous en a protégés—lorsqu'un navire américain le "San-Jacinto" enleva sur un steamer du courrier anglais les deux délégués Slidell et Masson, qui avaient été envoyés en Europe comme agents de la confédération du Sud. C'était un acte de guerre de la part des Etats-Unis, et il fut interprété avec droit de cette façon, mais les Etats-Unis cédèrent et la guerre fut évitée. Si la guerre eut été déclarée immédiatement, nous y aurions été engagés, et il eut été de notre devoir immédiat non seulement de défendre notre territoire, mais d'aider l'Angleterre dans la lutte. Il y a un autre exemple. L'Angleterre faisait la guerre à la Russie en Crimée. Pour ma part je ne crains pas de dire que si l'Angleterre entreprenait aujourd'hui cette guerre dans les mêmes circonstances, j'hésiterais beaucoup avant de consentir à prendre part à une guerre de ce genre, si les conditions étaient les mêmes qu'alors. Mais les circonstances sont changées, parce que nous avons aujourd'hui la Colombie-Anglaise, et si une guerre survenait entre l'Angleterre et la Russie, notre premier devoir serait de défendre la Colombie-Anglaise qui pourrait être attaquée sur l'océan Pacifique.

Je sais parfaitement qu'en exprimant cette opinion l'autre jour, et que je répète aujourd'hui devant cette Chambre, je choque plusieurs bons conservateurs. J'ai été accusé de trahison. Je commence à m'y habituer. J'ai entendu bien souvent ces accusations dans ma province, et je les ai aussi entendues dans la province d'Ontario. Il est si facile de porter des accusations de trahison. L'autre jour, je disais à Toronto que nous étions sujets anglais, sujets de Sa Majesté le roi, et en parlant de la souveraineté du roi, j'ai prononcé par mégarde le mot suzerain, et j'ai appris depuis que j'avais choqué plusieurs tendres âmes. J'ai choqué par exemple l'âme tendre de mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster). En parlant de ce discours, quelques jours après, il disait:

> Des discours un peu insensés, ou plutôt même dangereux ont été prononcés sur ce thème. On a dit que nous avions arraché à l'Angleterre notre autonomie financière, notre autonomie politique, et même notre autonomie navale, et la dernière addition est notre autonomie virtuelle dans les relations internationales, et nous ne devons plus, maintenant, lorsque nous nous inclinons devant le roi Edouard pour le saluer, l'appeler souverain, mais suzerain. C'est une erreur qui crée une fausse idée.
>
> Si ces paroles n'ont été prononcées que comme ornements de style, elles ne sont qu'insensées. Si, au contraire, elles sont réfléchies et sérieuses, elles sont révolutionnaires. Nous ne pouvons pas avoir d'autonomie absolue en aucune de ces choses et rester dans l'empire.

Mon honorable ami veut-il simplement jouer sur les mots? Si j'avais dit "souverain", c'eut été parfaitement loyal, mais j'ai dit "suzerain" et cela sent la déloyauté. Monsieur l'Orateur, je regrette de dire à mon honorable ami que j'ai dû me frotter les yeux pour voir si j'étais bien éveillé, lorsque j'ai lu cette critique. Je ne prétends pas être un maître de la langue anglaise, mais je crois la connaître un peu, et j'ai toujours compris que s'il y avait une différence entre "souveraineté" et "suzeraineté", cette différence n'était qu'une ombre, et que des hommes très éminents ont appliqué indifféremment les deux mots

à un même état de choses. Je regrette d'être obligé de demander à mon honorable ami de revoir ses classiques. L'autorité de sir Walter Scott le satisfera-t-elle? Satisfera-t-elle son esthétique littéraire, ou sera-t-il persuadé que sir Walter Scott était suffisamment tory pour tranquilliser son âme d'impérialiste? Je lui demanderai, ainsi que je l'ai fait il y a un instant, de revoir ces classiques. Qu'il relise Quentin Durward, et il trouvera dans une même page, que sir Walter Scott applique l'expression "souverain" et "suzerain" au même état de chose et au même homme. Dans le chapitre 35 de Quentin Durward, mon honorable ami verra que lady Isabelle, en s'adressant au duc de Bourgogne, se servait des paroles suivantes:

"Milord, duc et souverain" disait lady Isabelle, rassemblant tout son courage "j'écoute les ordres de Votre Grâce et je m'y soumets". ....."ma soumission" dit-elle, "ne porte que sur les biens et terres que des ancêtres de Votre Grâce ont donnés aux miens, et que j'ai rendus à la maison de Bourgogne, si mon souverain croit que ma désobéissance en cette matière me rend indigne de les garder".

Et plus loin:

"Milord, répondit-elle, non déconcertée, je suis devant mon suzerain et j'ai confiance en sa justice".

Je crois qu'après cela, je ne dois pas m'inquiéter des critiques fastidieuses de mon honorable ami, tant au point de vue de la philologie que de l'impérialisme.

L'hon. M. FOSTER: Voudriez-vous me laisser voir l'extrait de Durward?

Sir WILFRID LAURIER: Oui. La grande erreur que font les impérialistes de l'école de mon honorable ami est de confondre les conditions qui existent en Angleterre avec celles qui existent dans les colonies. L'Angleterre appartient au groupe de nations qui forment ce que l'on appelle le concert européen; elle est l'une des quatre ou cinq nations d'Europe qui se surveillent continuellement les unes les autres. Elle n'a pas de travaux publics à exécuter. Elle peut se consacrer et consacrer ses ressources à des armements. Mais les colonies ne sont pas dans la même situation. Nous avons surtout à nous occuper de travaux publics, il nous faut développer les ressources de notre pays, et en conséquence, je dis que c'est une erreur que ne devraient pas commettre les honorables membres de la gauche. Ils ne sont pas les premiers à la commettre. L'Angleterre a commis la même faute au dix-huitième siècle, lorsqu'elle a voulu forcer les colonies américaines à contribuer à ses armements au moyen d'impôts. Les colonies protestèrent, mais leurs protestations ne furent pas écoutées. Elles protestèrent de nouveau, et finalement, bien qu'elles furent très fidèles, elles furent poussées à bout et brisèrent le lien qui les unissaient à la mère patrie. Benjamin Franklin, était l'un des chefs du mouvement dans les colonies à cette époque, et cependant, d'après les rapports c'était un loyaliste très dévoué. Il alla en Angleterre pour essayer de détourner le gouvernement anglais de la voie malheureuse dans laquelle il s'engageait, mais ses démarches n'eurent aucun résultat. On l'écouta à la barre de la chambre des communes, où on lui demanda si dans un cas de guerre, les colonies voudraient ou ne voudraient pas contribuer à aider l'Angleterre, et voici ce qu'il répondit:

Je crois qu'elles le feront, autant que les circonstances le permettront. Elles considèrent qu'elles font partie de l'empire anglais, et qu'elles possèdent un intérêt commun avec lui. Ici, à Londres, on pourrait peut-être les considérer comme étrangères, mais elles-mêmes ne se considèrent pas ainsi. Elles sont remplies de zèle pour l'honneur et la prospérité de cette nation; et tant qu'elles seront bien traitées, elles seront toujours prêtes à la défendre dans la mesure de leurs faibles moyens.

Si je cite cette réponse, ce n'est que parce qu'elle offre une analogie complète entre les conditions qui existent aujourd'hui dans les colonies autonomes de la Grande-Bretagne et les conditions qui existaient dans les colonies américaines de cette époque. Il n'y a pas de danger aujourd'hui que l'Angleterre cherche à imposer des taxes à ses colonies, sans les inviter à se faire représenter au parlement, ni que ses colonies se révoltent, mais j'ai cité cette réponse de Franklin parce qu'il y a dans cette Chambre des personnes qui, comme les Bourbons, n'ont rien oublié et n'ont rien appris, et qui ne comprennent pas les relations actuelles entre l'Angleterre et ses colonies.

Il y a une autre question dont je veux m'occuper un peu. On a soulevé beaucoup d'objections dans la province de Québec, parce que le projet contient une disposition autorisant en cas de guerre le Gouverneur en conseil à mobiliser la flotte et à la mettre à la disposition du ministère de la guerre anglais. L'article 18 est ainsi conçu:

En temps critique le Gouverneur en conseil peut mettre la marine, ou en mettre toute partie que ce soit à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la marine royale, ainsi que tous vaisseaux ou navires de la marine et tous marins servant sur ces vaisseaux ou navires ou tous officiers ou marins appartenant à la marine.

Et l'article 19 est ainsi conçu:

Lorsque le Gouverneur en conseil mettra la marine ou quelque partie de la marine en activité, ainsi qu'il est prévu à l'article précédent, si, par suite d'un ajournement ou d'une prorogation à une date ne devant pas arriver avant dix jours, le Parlement n'est pas alors en session, il sera lancé une proclamation convoquant les Chambres dans un délai de

quinze jours, et le Parlement, en conséquence, se réunira et siégera le jour fixé par cette proclamation, et continuera à siéger comme s'il avait été ajourné ou prorogé à ce jour.

On a trouvé beaucoup à redire dans ma province à ce que l'exécutif soit ainsi autorisé à mobiliser la flotte avant de convoquer les Chambres. C'est là, a-t-on dit, une dérogation aux droits du Parlement, et celui-ci devrait être consulté au préalable. Il n'est pas difficile, monsieur l'Orateur, de répondre à cette critique. Les conditions peuvent être telles que le Gouvernement soit dans la nécessité d'agir sur-le-champ. Le Parlement sera convoqué aussitôt pour approuver ou désapprouver l'initiative prise par l'exécutif; mais le péril peut être assez imminent pour nous engager, sans perdre une minute, à mettre en œuvre tous nos moyens d'action en vue de la défense de la partie du pays menacée. La Colombie-Anglaise, par exemple, est exposée à des attaques du côté de l'Orient. Il ne me paraît pas y avoir danger pour le moment, car la diplomatie anglaise nous a assuré le bénéfice d'une alliance avec le Japon. Nous n'avons rien à craindre non plus, que je sache, du côté de la Russie, que sa guerre avec le Japon a réduite à l'impuissance. Mais tout cela peut changer. Le Japon peut cesser d'être un allié, la Russie peut recouvrer ses forces; et s'il nous fallait attendre que le Parlement se réunisse avant de pouvoir agir de concert avec les forces de la Grande-Bretagne, le résultat serait désastreux peut-être. Les circonstances peuvent être telles que nous soyons forcés de faire comme le Japon: frapper avant qu'on nous frappe.

Venons-en maintenant à la composition de la flotte. Ici encore, nous n'avons pas eu le don de satisfaire nos amis de la gauche. On a affirmé dans les journaux, et on le redira sans doute ici, que nous aurions dû suivre le conseil de l'amirauté et placer une unité navale sur l'océan Pacifique. Va-t-il se trouver quelqu'un pour nous blâmer d'avoir répondu à l'amirauté que nous ne pouvions consentir à masser toutes nos forces sur l'océan Pacifique, qu'il nous fallait en réserver une partie pour la protection du littoral très étendu de l'Atlantique? Mais, nous demande-t-on, pourquoi vous êtes-vous contentés de proposer l'établissement d'une marine de guerre de si peu d'importance? C'est que nous avons jugé opportun, pour des raisons que j'expliquerai dans un instant, de commencer avec prudence. Deux projets nous avaient été soumis: l'un demandait que la flotte se composât de onze navires. Dans le premier projet, les sept navires devaient comprendre trois bristols et quatre contre-torpilleurs; dans le deuxième, les onze navires se répartissaient entre quatre bristols, un boadicée et six contre-torpilleurs. Considérant qu'il nous faut protéger à la fois le littoral du Pacifique et celui de l'Atlantique, et en conséquence scinder notre flotte, nous avons jugé préférable de nous constituer une flotte de onze navires plutôt que de sept. En cela nous nous sommes conformés au conseil de l'amirauté. Cependant, on nous critique de ne pas nous pourvoir d'un cuirassé du type "Dreadnought".

Je pense pouvoir invoquer pour notre défense une autorité dont ces honorables députés de la gauche ne sauraient récuser la compétence. Ces impérialistes à tout crin ne se tiennent pas pour satisfaits à moins qu'il ne se trouve un dreadnought de compris dans la flotte. Cette opinion a droit à notre respect, mais elle n'a pas la valeur de celle d'un homme parfaitement renseigné en la matière. Chacun reconnaîtra, j'en suis sûr, que je ne saurais citer une autorité plus éminente que ce vieux marin, lord Charles Beresford, qui n'a pas son supérieur dans la marine anglaise. Au cours d'une entrevue publiée dans le "Times" de l'été dernier, lord Charles Beresford aurait fait les déclarations suivantes:

Son opinion dans les circonstances est que la manière la plus efficace dont nos grandes possessions puissent venir à notre secours. ce n'est pas en dépensant deux millions sur des navires de guerre destinés à faire le service dans les eaux bordant le littoral de la Grande-Bretagne, mais plutôt en organiasnt leur propre défense.

Cependant, il se montra sceptique quant à l'opportunité de l'acquisition de torpilleurs et de sous-marins et de l'envoi de fortes sommes pour la construction de navires de guerre dont la durée dans des circonstances favorables ne pouvaient excéder vingt ans, et pouvait fort bien n'être que de vingt mois. A son jugement, plutôt que de vouloir prendre part à la défense du littoral de la Grande-Bretagne, les habitants des colonies feraient mieux d'appliquer 2 millions à la défense de leur propre littoral et à l'achat de croiseurs qui verraient à la protection de leur marine marchande.

C'est ce que nous faisons, monsieur l'Orateur, par le moyen du présent projet de loi. Au cours d'une autre entrevue, parue également dans le "Times", sir Charles Beresford s'exprima en ces termes:

Pour les colonies, l'acquisition de croiseurs doit avoir la préférence, car l'idée de protéger la Grande-Bretagne et d'affaiblir la défense des colonies est entièrement fausse.

Telles sont les raisons qui nous ont engagés à agir comme nous l'avons fait, et je les crois propres à nous assurer l'approbation de la Chambre.

Quant à notre projet, comme je l'ai déclaré lors de la première lecture du projet de loi, nous nous proposons de construire onze navires: quatre bristols, un boadicée et six contre-torpilleurs. J'ai dit quelle était la nature de ces navires. Nous nous proposons de les faire construire, s'il est

possible, au pays même. La dépense sera un peu plus élevée, mais nous voulons bien payer un peu plus, pourvu que la différence ne soit pas exorbitante. Nous ferons appel de soumissions dès que le projet de loi aura été voté et sanctionné, en vue de nous assurer s'il est possible d'installer au Canada le matériel requis pour la construction de tels navires. On m'a demandé, d'autre part, combien cela prendrait de temps. Je regrette de ne pouvoir pour le moment fournir ces renseignements; je serai mieux en état de le faire lorsque nous passerons en comité à l'examen des articles. Mon collègue le ministre de la Marine et des Pêcheries a été indisposé, et on ne m'a pas permis de conférer avec lui aussi fréquemment que je l'aurais désiré; mais autant qu'il m'a été possible de me renseigner, l'installation du matériel nécessaire pour la construction de tels navires au pays requerra une période d'un an, et il faudra ensuite quatre années pour parachever ces onze navires. Comme je l'ai expliqué lors de la première lecture du projet de loi, la dépense sera d'un peu plus de 11 millions, et les frais d'entretien, y compris la réfection des coques, de l'outillage, l'achat des fournitures et du combustible, le service de l'intérêt et la dépréciation du matériel sont estimés à la somme de $4,253,000.

L'hon. M. FOSTER: Je n'ai pas très bien saisi ce que vient de dire le très honorable premier ministre. Dois-je comprendre qu'il va falloir un an pour installer le matériel requis pour la construction de cette flotte, et quatre autres années pour parachever la construction des navires mêmes?

Sir WILFRID LAURIER: C'est ce que je crois.

L'hon. M. FOSTER: Ces indications du premier ministre sont, à ce que je conjecture, d'une exactitude suffisante pour permettre à la Chambre de former son opinion à cet égard.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'oserais le dire.

L'hon. M. FOSTER: C'est pourtant ce qu'il nous faudrait savoir.

Sir WILFRID LAURIER: Il serait difficile de fournir à cet égard autre chose que des données approximatives, tant que nous n'aurons pas reçu nous-mêmes des offres précises. Ces renseignements que je donne sont les plus sûrs qu'il m'ait été possible d'obtenir, rien de plus.

L'hon. M. FOSTER: A quelle source le très honorable premier ministre se renseigne-t-il?

Sir WILFRID LAURIER: Il m'est impossible pour le moment de le dire à l'honorable député.

Sir WILFRID LAURIER.

L'hon. M. FOSTER: Il pourrait se produire la même difficulté qu'à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique. C'est ce que nous voudrions éviter, s'il est possible.

Sir WILFRID LAURIER: Certes, c'est un objet méritoire; mais je suis bien persuadé que l'honorable député lui-même ne regrettera pas la construction du Grand-Tronc-Pacifique, même si elle devait entraîner une dépense plus lourde, et il en sera peut-être de même de la marine.

L'hon. M. FOSTER: Que le très honorable premier ministre ne se figure pas que, si je ne dis mot, c'est que j'y consens; je suis d'un tout autre avis à cet égard. Je le prie de nous dire quelle sera la dépense qu'entraînera probablement l'installation d'un matériel propre à la construction de tels navires.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne saurais pour le moment fournir de plus amples informations à l'honorable député. Je discute la question à un point de vue général. Quand nous en viendrons à l'examen des articles en comité, je m'efforcerai de satisfaire sa curiosité sur les questions de détail.

M. W. F. MACLEAN: Le très honorable premier ministre me permettra-t-il de lui poser une question? L'article d'interprétation du projet de loi définit les cas d'urgence "guerre, invasion, insurrection, réelles ou appréhendées." S'il faut un an pour construire le matériel et quatre ans pour construire les navires, que ferions-nous s'il se présentait un cas d'urgence dans l'intervalle?

Sir WILFRID LAURIER: Il me semble, monsieur l'Orateur, que nous nous éloignions notablement du sujet de la discussion.

M. J. A. CURRIE: Le très honorable premier ministre me permettra-t-il de lui poser une question? Simplement ceci. Ce matériel comprendra-t-il l'outillage requis pour la fabrication des canons et engins de guerre? car 70 p. 100 de la dépense pour ces navires n'ont pas d'autre objet que celui-ci.

Sir WILFRID LAURIER: Il ne faut pas confondre les navires et les canons. Je me borne pour le moment à indiquer les grandes lignes de notre programme; il ne me paraît pas y avoir lieu d'indiquer les détails à l'occasion de la 2e lecture du projet de loi; on sera à même de se renseigner à cet égard lorsque la Chambre passera à la discussion des articles. Je dirai que le ministère se propose de créer un nouveau département pour cet objet, département qui ne relèvera pas d'un ministère distinct, mais qui aura son sous-ministre chargé du soin de l'administration

de la marine et de la construction de ces navires. A ce sujet, je donnerai de nouvelles explications dans la discussion en comité général.

Il est une autre observation que je désire faire. L'honorable leader de l'opposition a déclaré, entre autres choses, l'autre jour, si je l'ai bien compris, que, bien qu'approuvant la teneur du présent bill, il en jugeait la portée insuffisante; que nous aurions dû, en outre, pourvoir à une contribution d'urgence en raison du danger auquel la Grande-Bretagne est exposée du côté de l'Allemagne. Je ne suis pas très sûr d'avoir bien compris le sens des paroles de l'honorable député, mais je ne crois pas me tromper. Au reste, si telle n'est pas son attitude, c'est bien celle prise généralement par la presse conservatrice du pays. Quant à moi, je n'appréhende aucun péril pour la Grande-Bretagne à l'heure qu'il est. J'ajouterai que si la Grande-Bretagne se trouvait engagée dans une telle lutte, un souffle d'enthousiasme passerait sur notre pays et sur ses autres possessions: nous voudrions tous nous porter à son secours.

Il est vrai que l'Allemagne est en train de se créer une marine, mais je ne vois pas la moindre raison de supposer qu'elle l'organise pour l'attaque, ou que l'Angleterre augmente sa marine dans le but de prendre l'offensive. Le fait est qu'au moment actuel toutes les nations de l'Europe s'arment. L'Allemagne s'arme, la France s'arme, l'Autriche s'arme, mais je ne crois pas qu'une seule de ces nations ait l'intention de s'armer pour attaquer sa voisine. On s'arme tout simplement parce qu'on a peur d'être attaqué par l'un des voisins. Une remarque de la part de mon honorable ami le chef de l'opposition m'a frappé, bien que j'ignore sur quoi elle est basée. Il a dit que si la guerre se déclarait entre l'Angleterre et l'Allemagne, elle éclaterait d'ici à trois ou quatre ans. Je n'ai pu obtenir une réponse satisfaisante lorsque je lui ai demandé: Quelle raison avons-nous de supposer que d'ici à trois ou quatre ans nous aurons la guerre avec l'Allemagne? L'Allemagne a commencé à construire une flotte en 1900. Mais, comme l'a dit avec raison mon honorable ami, il n'y a pas une seule nation européenne qui, n'ayant absolument rien au début, en fait de marine, comme c'était le cas pour l'Allemagne, puisse créer une flotte en moins de quinze ou vingt ans. S'il en est ainsi, on ne peut s'attendre à ce que l'Allemagne soit en mesure d'attaquer l'Angleterre d'ici à trois ou quatre ans. Quelle sera la situation en 1912? Les chiffres établissant la comparaison entre les flottes allemandes et britanniques seront comme suit: le tonnage total de déplacement de la marine britannique sera de 20,000,000 de tonneaux et celui de l'Allemagne, de 890,000 tonneaux, soit une différence de 1,100,000 tonneaux. Dans ces conditions, il n'y a pas de danger à craindre. De plus, j'appelle l'attention sur le fait suivant: nul ne sait exactement ce que pense le gouvernement allemand, mais tout le monde sait qu'entre l'Angleterre et l'Allemagne il n'y a pas de cause de guerre. Aussi loin que l'on peut remonter dans l'histoire moderne, ces deux nations ont toujours été liées d'amitié. Dans la guerre de Sept ans, l'Angleterre et la Prusse étaient étroitement alliées; dans les guerres napoléoniennes, l'Allemagne et l'Angleterre étaient des alliées étroitement unies. Autre particularité: la démocratie s'affirme dans tous les pays du monde, et toute la démocratie de l'univers est opposée à la guerre, parce que c'est un fait bien connu que les maux de la guerre retombent sur les masses populaires en général. La guerre peut éclater, je ne dis pas que cela soit impossible, mais une déclaration faite l'autre jour par mon honorable ami de la gauche m'a particulièrement frappé. Il a dit que l'Angleterre avait maintes fois subventionné les nations européennes, afin de leur permettre de défendre leur liberté, ou leur indépendance, ou leur autonomie contre l'agression étrangère. L'Angleterre a subventionné la Prusse sous Frédéric le Grand, lorsque la Prusse combattait la France et l'Autriche durant la guerre de Sept ans.

L'Angleterre a subventionné toutes les nations de l'Europe durant les guerres napoléoniennes, alors que toutes les nations de l'Europe défendaient leur autonomie, leur indépendance contre le colosse. Elle pouvait le faire, et pourquoi? Parce que de toutes les nations européennes l'Angleterre était celle qui avait le moins dépensé en armements. Elle n'avait jamais, comme les autres nations, dépensé une partie de ses ressources uniquement pour ses armes. Elle avait étendu son commerce, elle avait développé ses ressources. En temps de guerre, elle pouvait donner aux autres nations des secours d'argent, et nous savons tous que l'argent est le nerf de la guerre. Dans un accès de mauvaise humeur, Napoléon traitait l'Angleterre de nation de boutiquiers. Jamais plus beau compliment n'a été fait à l'Angleterre que cette insulte, si toutefois Napoléon voulait lui donner le sens d'une insulte, car ce sont ces mêmes boutiquiers qui ont attaqué le colosse, qui ont pu le terrasser et lui faire mordre la poussière.

Pour le Canada, pour mon pays, je ne désirerais pas de titre plus noble. Je voudrais qu'on nous qualifiât de nation de boutiquiers et que nous puissions fournir le nerf de la guerre.

Monsieur l'Orateur, je me suis efforcé jusqu'ici de répondre aux arguments de ceux qui, dans cette discussion, prétendent que notre programme n'est pas à la hauteur des devoirs qui nous incombent envers l'Angleterre, comme partie de l'empire britannique. Mais il y a aussi à votre gau-

che, monsieur l'Orateur, ceux qui critiquent notre programme, parce que, prétendent-ils, ce programme sacrifie les intérêts de notre pays natal aux intérêts de l'empire. Il y a là les deux extrêmes. Ils sont là siégeant côte à côte et soufflant le chaud et le froid. Jusqu'à présent je me suis efforcé de répondre à ceux qui soufflent le chaud. Qu'il me soit maintenant permis de dire un mot à ceux qui soufflent le froid. Ai-je besoin de dire que cela s'applique principalement à l'honorable député de Jacques-Cartier et à ceux qui pensent comme lui sur cette question?

L'argument qu'ils emploient dans la province de Québec, est d'affirmer que notre attitude est inopportune au moment actuel, que notre intervention n'est pas nécessaire, que nous prenons le pays par surprise, que nous n'avons pas de mandat pour cela. Est-il possible, monsieur l'Orateur, qu'un pareil argument soit entendu en cette Chambre? Est-ce que ces gens ont été endormis depuis huit ans? Avons-nous affaire à des Rip Van Winkles? Dois-je appeler leur attention sur le programme que nous avons exposé, qui a été communiqué à la Chambre et au peuple et qui depuis huit ans est devant le peuple canadien? A la conférence de 1902, nous avons déposé le document suivant sur le bureau:

A présent, les dépenses du Canada pour le service de sa défense sont limitées à l'organisation militaire. Le gouvernement canadien est prêt à considérer également le côté naval de la défense.

Sur les côtes maritimes du Canada, il y a un grand nombre d'hommes admirablement doués sous le rapport des aptitudes requises pour former une réserve navale, et il est à espérer que dans un avenir peu éloigné on pourra élaborer un système qui permettra de donner à ces hommes l'entraînement nécessaire pour que leurs services soient rendus disponibles pour la défense en cas de besoin. En terminant, les ministres répètent que tout en étant obligés de repousser les mesures proposées, ils reconnaissent pleinement l'obligation de la part du Dominion de faire, pour les fins de la défense, des dépenses proportionnées à la population et à la richesse croissantes du pays. Ils consentent à ce que ces dépenses soient faites de manière à soulager le contribuable de la mère patrie d'une partie des fardeaux qu'il supporte maintenant et ils ont le plus vif désir de mettre à exécution leur projet de défense concurremment avec les autorités impériales, et selon les conseils d'officiers expérimentés du service impérial, en tant que cela sera compatible avec le principe de l'autonomie des gouvernements locaux, principe qui a tant contribué à favoriser l'unité impériale.

Ce document est devant le peuple canadien depuis huit ans, et l'on nous dit dans la province de Québec que ce programme de notre part est une innovation. Le Canada a fait des progrès depuis 1902. Nous avons dit en 1902 qu'à mesure que le Canada croîtrait en richesse et en population, nous augmenterions nos moyens de défense. En 1902, la population du Canada était de 5,400,000 âmes; en 1910, la population du Canada est d'au moins 7,400,000 âmes. En 1902, le revenu du Canada était de $58,000,000; en 1910, le revenu du Canada est d'au moins $100,000,000. Nous croyons donc que le temps est arrivé où, comme nous l'avions promis en 1902, nous devrions faire un pas en avant, et c'est ce que nous faisons. Sur ce point, on peut différer d'opinion, bien qu'à mon sens il devrait y avoir unanimité; mais lorsqu'on vient nous dire que cela est quelque chose d'inusité, que c'est un nouveau programme, c'est tout simplement se moquer du sens commun. Mais ce n'est pas tout.

On a pris une autre attitude. On prétend que la marine militaire est tout à fait inutile; qu'on n'en a nul besoin. Pourquoi demandons-nous au Parlement de créer cette marine? Tout simplement parce que cela est devenu une nécessité de notre condition et du rang que nous avons atteint comme nation. Ces messieurs oublient-ils que, comme je l'ai dit il y a un instant, le revenu du Canada est aujourd'hui de $100,000,000 et que la population dépasse 7,000,000? Oublient-ils que notre pays s'étend d'un océan à l'autre et de la frontière des Etats-Unis jusqu'à l'océan Arctique, non seulement sur la carte, mais dans des colonies réelles et qui vont toujours en augmentant? Oublient-ils que sur la côte du Pacifique surgissent des villes qui bientôt rivaliseront en force et en richesse avec les villes de l'est, que la ville de Vancouver a aujourd'hui une population de 100,000 âmes, et la ville de Victoria, une population de 40,000 âmes? Oublient-ils que Prince-Rupert progresse rapidement et sera bientôt au premier rang? Oublient-ils que nous avons des mines d'or sous le cercle arctique. Oublient-ils que le Canada grandit comme un jeune colosse, tout simplement grâce au sang généreux qui gonfle ses veines? Nous dira-t-on en pareilles circonstances que nous n'avons pas besoin d'une marine? Mais, monsieur l'Orateur, autant vaudrait dire aux gens de Montréal, dont la population est d'un demi-million, qu'ils n'ont pas besoin d'un service de police.

Mais ce n'est pas tout: il y a encore quelque chose à dire, et l'attitude prise par les députés de la gauche lorsqu'ils parlent dans la province de Québec est celle-ci: que nous ne devons pas risquer un seul homme, pas un seul dollar pour le maintien de la suprématie britannique sur mer. L'an dernier, nous avons déclaré que nous devions nous efforcer et que nous nous efforcerions de maintenir cette suprématie. On nous dit dans la province de Québec que nous ne devons pas risquer un seul dollar ni

un seul homme pour atteindre ce but. Tout ce que je puis répondre à cela c'est que ce service ne sera pas obligatoire. Nul membre de la gauche, nul citoyen domicilié dans n'importe quelle partie du pays ne sera tenu de servir dans cette marine que nous allons créer. Si quelqu'un veut risquer sa vie pour son roi, il le fera de son propre mouvement. C'est son droit et qui oserait le lui nier? Ceux qui s'opposent à la création de cette marine ne seront pas obligés de remuer un doigt, si elle est appelée sous les armes. Leur rôle se réduira à jouir de la sécurité, de l'aisance et du confort que leur procurera le sacrifice d'hommes plus généreux. On nous dit que nous ne devrions pas risquer un seul dollar pour une entreprise de ce genre. Monsieur l'Orateur, si le Parlement veut et désire que cette marine canadienne prenne part à une guerre, quel est l'homme qui en souffrira dans sa liberté, dans ses droits et ses privilèges? Nous sommes dans un pays constitutionnel où la majorité a le droit de parler et d'agir. Le rôle de la minorité se borne à consentir et à accepter, à moins, toutefois que l'on n'empiète sur les droits, les privilèges ou les libertés, mais, en ce pays, il ne peut être question d'empiéter sur les droits ou sur la liberté d'un citoyen quel qu'il soit. Il y aura dans cette flotte des Canadiens d'origine française. Et si, ce qu'à Dieu ne plaise, cette flotte doit jamais prendre part à une guerre, j'ai l'espoir—j'ai même la certitude—que ces hommes combattront pour le roi d'Angleterre comme leurs ancêtres ont combattu contre le roi d'Angleterre. Nos ancêtres ont repoussé attaques sur attaques lorsque, durant l'été de 1759, ils ont tenu en échec durant trois longs mois, sur le rocher de Québec, la fine fleur de l'armée et de la marine britannique sous les ordres du jeune et héroïque général Wolfe. Plus tard, sur ce même rocher de Québec, ils ont combattu pour le roi d'Angleterre contre l'invasion américaine. Et plus tard encore, sur les bords de la rivière Châteauguay, ils ont combattu sous les ordres de leur jeune chef de Salaberry pour que le drapeau britannique continue de flotter au-dessus leurs foyers. Ces événements divers ont tous contribué à faire de notre pays ce qu'il est. Et maintenant, lorsque je passe en revue cette longue lutte entre Français et Anglais, je suis les événements sans le moindre sentiment d'humiliation; car l'histoire atteste que mes ancêtres ont combattu avec toute la vaillance de leur race, vaillance égale à celle de leurs adversaires; et s'ils ont été vaincus, c'est que l'Angleterre, à cette époque, était dirigée par un des hommes les plus habiles de cette génération, William Pitt, le premier du nom, tandis que la France subissait l'influence de la maîtresse du roi. Mes ancêtres furent vaincus, mais tout se résuma au simple transfert de leur allégeance d'un souverain à un autre. Ils perdirent la bataille, mais ils ne perdirent pas leur indépendance, ni leur liberté, ni leurs droits, ni leurs privilèges, et aujourd'hui, parmi tous les peuples du globe sur lesquels le soleil, en parcourant sa carrière quotidienne, jette ses flots de lumière, il n'y en a pas qui jouisse de plus de liberté que mes compatriotes d'origine française. Et à ceux qui doutent, mon dernier mot est que la liberté mérite qu'on combatte et qu'on meure pour elle.

Mais, monsieur l'Orateur, puisque ces hommes sont sourds à la voix des nobles sentiments, peut-être ne resteront-ils pas insensibles à l'appel fait à leur intérêt personnel, peut-être se laisseront-ils toucher par l'argument adressé à leur gousset, s'ils ferment l'oreille à tout autre sentiment. Quelle serait la situation du Canada et celle de la province de Québec surtout, si l'Angleterre venait à perdre l'empire des mers? Aujourd'hui, le Canada est un pays prospère. La prospérité règne aujourd'hui dans la province de Québec; mais cette prospérité n'est-elle pas le résultat de notre commerce avec l'Angleterre? Que le marché de la Grande-Bretagne soit perdu pour nous, ce qui arriverait infailliblement, si l'empire des mers échappait à l'Angleterre, et la prospérité du Canada ainsi que celle de Québec recevraient un coup fatal dont elles ne se relèveraient peut-être jamais.

Monsieur l'Orateur, lorsqu'il s'agit du règlement des problèmes d'ordre public, il arrive rarement qu'on puisse trouver la solution uniquement par l'application d'un principe abstrait. Pour résoudre un de ces problèmes il faut se placer à plusieurs points de vue et déterminer une base commune sur laquelle puissent s'unir les diverses écoles ou les divers courants d'opinion, les différents préjugés, les passions et les diverses nuances de l'opinion publique.

Voilà une proposition d'application universelle, mais qui s'applique peut-être plus exactement au Canada qu'à toute autre partie du monde. Je viens de dire que ce fut le rapport de lord Durham qui servit de fondement au système de gouvernement autonome au Canada. Chose singulière, les Canadiens français de l'époque accueillirent le rapport de lord Durham avec un sentiment de pénible surprise. La raison de cette attitude est bien connue de ceux qui ont étudié l'histoire de cette période. Ami de la liberté comme il l'était, et si vastes que fussent ses conceptions, et si pénétrante que fût sa vision de l'avenir, lord Durham lui-même n'appréciait pas l'effet des institutions libérales. Venu au Canada à un moment où l'atmosphère était saturée de rébellion, il se forma trop à la hâte une opinion sur la population cana-

dienne française de l'époque, opinion qu'il traduisit en termes violents et quelque peu arrogants. Il crut qu'il serait impossible de réconcilier cette population avec les institutions britanniques, et il déclara dans son rapport que le régime qu'il fallait établir au Canada, c'était l'union des deux provinces, de telle sorte que le Canada français fût gouverné par la main sévère et implacable de la majorité de langue anglaise. Il ne faut donc pas s'étonner que, lorsque ce rapport fut connu au Canada, non seulement il y ait causé, comme je l'ai dit, une pénible surprise, mais qu'on l'y ait considéré comme une injustice et une faute. Je le répète, si ami de la liberté qu'il fût, lord Durham ne comprenait pas bien toute la puissance des institutions libres; il ne se rendait pas compte d'une chose, bien comprise par quelques-uns de ses contemporains qui, à cet égard, s'étaient formé une plus juste conception de la situation: c'est qu'il y a des principes qui planent au-dessus des sentiments de race; c'est qu'il existe des principes autour desquels peuvent se grouper des hommes de diverses origines dans leur commune aspiration vers le bien-être de leur pays. Au nombre de ces hommes figuraient Louis Hippolyte Lafontaine et Robert Baldwin. Au moment de l'union des provinces, voici comment Lafontaine caractérisait l'acte d'union:

> Loi injuste et despotique, en ce qu'elle nous a été imposée sans notre consentement; en ce qu'elle prive le bas Canada de son nombre légitime de représentants; en ce qu'elle nous prive de l'usage de notre langue, dans les délibérations de la législature, et cela à l'encontre de la justice, des traités et de l'engagement pris par le Gouverneur général; en ce qu'elle nous force à payer, malgré nous, une dette que nous n'avons pas contractée; en ce qu'elle permet au pouvoir exécutif de détenir illégalement, sous le nom de liste civile, une partie énorme des revenus du pays.

Certes, voilà un sévère réquisitoire, et malheureusement il n'est que trop vrai, mais voyons la conclusion à laquelle s'arrête Lafontaine. Déclare-t-il qu'il faut refuser d'accepter l'acte d'union? Non. A cette époque, un groupe d'hommes souleva immédiatement une agitation tendant à l'abrogation de l'union, et c'est à ce groupe que vint, plus tard, prêter main-forte, à son retour d'exil, Papineau, puissant tribun, homme de grande énergie, de nature intense, que l'intensité même de son caractère entraînait au delà des bornes de la prudence et rendait insociable. Lafontaine était un tout autre homme; c'était un esprit large qui comprenait la situation. Ses concitoyens envisageaient d'un œil défavorable le régime de l'union; aux yeux de Lafontaine, c'était une injustice, mais il l'accepta. Voilà les principes dont nous nous inspirons, monsieur l'Orateur. Dans les observations adressées aux électeurs de Terrebonne et que je viens de citer, Lafontaine ajoute:

> Les partisans de la réforme, dans les deux provinces, constituent l'immense majorité.... Notre cause est la même. L'intérêt des réformistes dans les deux provinces est de se rencontrer sur le terrain législatif, dans un esprit de concorde, de paix, d'union, de fraternité. Une action commune devient de plus en plus nécessaire. Tout comme nous, les réformistes du Haut-Canada comprennent sans doute la nécessité de cette action commune, et au cours de la première session de la législature, ils nous en donneront la preuve indubitable, qui sera, je l'espère, le gage d'une confiance à la fois réciproque et durable.

Monsieur l'Orateur, dans cette œuvre si noble, Lafontaine trouva un précieux auxiliaire dans la personne de cet autre grand Canadien et sujet britannique, Robert Baldwin. La confiance sur laquelle il avait compté ne lui fit point défaut: ses espérances à cet égard se réalisèrent. Avant tout, il obtint pour les Canadiens français le rétablissement des droits dont ils avaient été privés par l'acte d'union. Son attitude politique fit cesser les dissensions qui avaient jusque-là déchiré le pays; elle inaugura le règne de l'amitié et de la concorde parmi les divers éléments ethniques et les différents rameaux de la famille canadienne; elle imprima un nouvel essor à la propriété et l'assit sur des bases stables; elle accentua la fidélité à la couronne et porta ce loyalisme au plus haut degré d'enthousiasme et de dévouement; elle fit graduellement monter le Canada, étape par étape, jusqu'aux sommets qu'il occupe aujourd'hui; puis, pour répéter, en terminant mes observations, ce que j'ai dit au début, voici aujourd'hui le dernier effort, le couronnement de cette politique si heureusement inaugurée à l'époque en question.

Monsieur l'Orateur, il faut marcher de l'avant; nous ne saurions demeurer stationnaires. Dans notre siècle, demeurer stationnaires, c'est rétrograder; il faut aller de l'avant. Ici encore une fois, comme à l'époque de Lafontaine, nous faisons appel aux hommes modérés de toutes les parties du pays. Nous leur adressons cet appel, en nous inspirant de l'esprit qui animait nos prédécesseurs, esprit d'union, d'amitié, de fraternité; comme eux encore, en faisant cet appel, nous nous inspirons de la plus haute conception de notre devoir envers le Canada et envers la mère patrie. Nous évoquons les traditions léguées par ces grands hommes, ce qui est notre suprême inspiration aujourd'hui, en ajoutant cette nouvelle page à l'histoire du pays.

M. R. L. BORDEN (Halifax): Je partage bien sincèrement le regret exprimé par le premier ministre, au sujet de la maladie prolongée qui empêche le ministre de la Marine de prendre la parole dans la discussion générale du

projet de loi à l'étude. Au demeurant, le premier ministre s'est chargé de cette tâche. Nous avons prêté l'oreille à son interminable harangue, dont la plus grande partie a roulé sur des considérations tout à fait étrangères à la question qui accapare maintenant l'attention de la Chambre et du pays. Le premier ministre se croit sans doute transporté en 1837. Nous ne sommes pas en 1837 et le débat ne porte nullement sur la question de savoir si le pays sera doté d'un gouvernement autonome. Voilà 75 ans que cette question est réglée. Il est assez singulier que, lorsque le premier ministre se trouve dans des circonstances embarrassantes pour son parti, il revient invariablement sur les événements de 1837 et nous cite, non seulement les paroles de lord Durham, mais les éloquents discours de M. Lafontaine et de M. Baldwin. C'est là une tactique favorite du premier ministre et mes sincères sympathies lui sont acquises, dans les circonstances où il se trouve. Il nous avait, tout d'abord, déclaré que tout son parti était groupé en bloc, à sa suite; puis, peu après, voilà qu'il s'étend fort longuement sur les critiques dont son attitude est l'objet, dans la province de Québec et sans doute de la part d'adhérents de son propre parti.

En saisissant la Chambre d'une question de la plus haute importante pour le Canada et pour tout l'empire, il a jugé bon de se livrer à une vive polémique et de s'inspirer de l'esprit de parti. Il a jeté sur le passé un coup d'œil rétrospectif, accompagné d'observations d'un goût plus ou moins douteux sur les prétendues divisions qui auraient éclaté au sein du parti conservateur. Eh bien, monsieur l'Orateur, disons-le ici bien haut, on ne veut bâillonner personne dans le parti conservateur et on ne le fera jamais.

Le premier ministre a provoqué quelques observations que, sans cela, je me serais abstenu de formuler; il a jeté sur le passé un coup d'œil rétrospectif, mais ce regard rétrospectif n'embrasse pas certaines périodes qu'il pourrait être porté à oublier, et il les a oubliées fort à propos aujourd'hui. Il se plaint des critiques dont son attitude est l'objet, dans la province de Québec. Que le premier ministre me permette de lui rappeler ici que si son attitude a été l'objet de certaines attaques de la part d'hommes qui, par le passé du moins, ont figuré parmi ses partisans dans la province de Québec, ces critiques et ces attaques, il les a lui-même provoquées plus que tout autre homme au Canada. Le premier ministre semble se complaire dans ce coup d'œil rétrospectif jeté sur le passé. Eh bien, à quoi aspirait-il, en 1891 et en 1892? Son enseignement à ce sujet dans la province de Québec a été résumé, en sa présence même, au sein de cette Chambre, il y a trois ans à peine, par un de ses propres partisans, et le texte de ces paroles figure au compte rendu des débats du 29 novembre 1906. Ce texte est empruté d'un discours de M. Bourassa, disciple et partisan du premier ministre; et voici ces paroles dont le premier ministre n'a nullement révoqué en doute l'exactitude, au moment où elles furent prononcées:

> Qu'a dit M. Laurier à Boston, en 1891? Que jamais le Canada ne consentirait à adhérer à la fédération impériale, même en matière commerciale; car la conséquence serait la participation du Canada aux guerres de la Grande-Bretagne, et jamais le Canada ne consentirait à participer aux guerres de la Grande-Bretagne.

N'est-ce pas là la doctrine prêchée par le premier ministre en 1891 et en 1892?

Repousse-t-il ce résumé de sa pensée politique, qui a été fait par son propre partisan dans cette Chambre, à ce moment-là? Mais, monsieur l'Orateur, nous pouvons aller un peu plus loin en arrière, puisque mon honorable ami aime l'histoire rétrospective. Voici ses propres paroles qui ont été recueillies dans le hansard, et je suis curieux de voir si les honorables députés de la droite, qui ont applaudi si vigoureusement le discours qui vient d'être prononcé, applaudiront les paroles que je vais citer et qui ont été dites par le très honorable premier ministre quand il était chef du parti libéral dans le pays et qu'il déclare être une expression absolument conforme à ses idées sur la question:

> J'affirme, à l'égard de mes compatriotes, l'idée de l'indépendance, mais lorsque le jour viendra, cette indépendance devra être acceptée par les deux pays et nous devrons rester dans de bons rapports avec la mère patrie et conserver sa bienveillance. Si nous respectons notre passé, nous montrerons au monde entier l'exemple unique et sans précédent d'une nation arrivant à l'indépendance par degrés mesurés, et aussi naturellement que le fruit se dégage de l'arbre à sa maturité.

Puis plus loin, au cours du même discours. . .

Un honorable DEPUTE: A quelle date.

M. R. L. BORDEN: Dans le hansard de 1892, à la page 1170. Si quelque honorable député désire lire les observations présentées par le très honorable premier ministre, il les trouvera là et plus loin à la page 1172:

> Y a-t-il un Canadien qui ne serait pas enchanté de voir le jour où l'on pourrait se débarrasser des services de la diplomatie anglaise?

Comme il nous a invité à une controverse sur cette question, bien que j'aie espéré qu'il aurait élevé la discussion à un niveau plus élevé que celui de la controverse, je dois lui dire que, selon moi, depuis qu'il tient en main les rênes du Gouvernement, la diplomatie anglaise a sorti

plus d'une fois ce pays des difficultés dans lesquelles son étourderie et celle de ses collègues l'avaient englobé. Un peu plus loin, à la même page 1172, je constate qu'il a employé le langage suivant:

L'honorable ministre (M. Foster) préférerait sans doute un schelling anglais à un dollar yankee; quant à moi, je suis d'un tout autre avis. Dans n'importe quel temps, je suis prêt, que l'on m'accuse d'être annexionniste ou non, à accepter un dollar yankee à la place d'un schelling anglais... A maintes reprises, j'ai dit et répété que le but de mes aspirations c'est l'indépendance du Canada, c'est voir, à l'heure voulue par les circonstances, le Canada une nation indépendante.

Mon très honorable ami peut être revenu de cette opinion. J'ignore s'il a publiquement désavoué ces aspirations, mais il me semblerait, en étudiant quelques-unes des dispositions de ce bill, qu'il ne l'a pas fait et s'il m'est permis d'adopter la tactique de mon très honorable ami, le bruit nous parvient de sources différentes dans le pays, que ce projet lui-même qui a été présenté à la Chambre dans un discours si éloquent, est regardé comme un grand pas vers cette indépendance qui était, du moins à une certaine époque, l'aspiration de mon très honorable ami.

Mais, monsieur l'Orateur, le très honorable premier ministre nous a déclaré que plusieurs personnes qui ont critiqué le projet lui avaient dit que le Canada devait accorder de l'aide à la mère patrie pour la défense navale, au moyen de contributions annuelles. J'ai déjà exprimé mon opinion à ce sujet et comme j'ai parlé longuement en Chambre au moment de la première lecture du bill, je pourrai me permettre d'abréger mes observations aujourd'hui. Pour moi, bien que le système de contributions annuelles puisse être le meilleur au point de vue purement stratégique, je crois fermement qu'un pareil système ne devrait pas être adopté, mais que, d'une façon définitive et permanente, le système auquel le Canada devrait s'arrêter pour contribuer à la défense de l'empire devrait être l'emploi de nos propres matériaux, de nos propres hommes, de nos propres ressources et de l'habileté de notre propre population.

Mais nous devons examiner aujourd'hui quelques-unes des propositions du Gouvernement, comprises non seulement dans ce bill, mais aussi dans le discours de mon très honorable ami. Il nous a dit, dans son premier discours, que le Canada devait être en guerre quand l'empire était en guerre. Quiconque a la moindre connaissance du droit international sait que c'est absolument vrai.

Pourtant mon très honorabe ami est quelque peu revenu de cette opinion aujourd'hui, puisqu'il nous a dit que dans des circonstances données, le reste de l'empire pourrait être en guerre quand le Canada demeurerait en paix. Une telle situation est absolument impossible. Tant que le Canada fera partie de l'empire, il sera en guerre quand l'empire le sera. Tant que le pavillon anglais flottera sur le Canada, le Canada sera en guerre quand ce pavillon sera attaqué. Au moment où un coup de feu sera tiré, ou quand ce pavillon sera frappé, le Canada sera en guerre avec la nation qui aura tiré ce coup de feu ou qui aura frappé le pavillon. Puisque le très honorable premier ministre recule, ainsi que j'ai compris qu'il le faisait et abandonne quelque peu la position qu'il a prise lors de la première lecture de ce bill, nous devons comprendre qu'il a été forcé par une contrainte énergique à prendre cette détermination et que des difficultés qui se sont soulevées dans les rangs de son propre parti, l'ont obligé à reculer de la position qu'il avait prise tout d'abord et qui est l'exposition exacte et véritable de la position de notre pays. Je ne m'appesentirai pas sur l'argument de mon très honorable ami basée sur l'autorité de ce grand ouvrage de droit constitutionnel Quentin Durward, pour établir la ressemblance de signification entre souverain et suzerain. Chacun sait que le mot "suzerain" est une expression qui nous a été transmise depuis l'époque de la féodalité. Je n'ai pas eu l'occasion d'examiner l'ouvrage, mais je ne serais pas très surpris de constater que mon très honorable ami en consultant ce remarquable ouvrage de droit constitutionnel a mal lu et qu'après tout le texte pourrait se retourner contre lui.

Voyons pendant quelques instants, la position où nous sommes aujourd'hui. La question que nous avons à étudier est sans aucun doute très importante. Il s'agit de l'organisation des forces de l'empire en vue de la défense dans le cas d'une guerre navale.

Ce qui est proposé aujourd'hui à la Chambre est simplement de savoir si la politique du Gouvernement telle qu'elle est résumée dans le présent bill peut raisonnablement être acceptée par la population du Canada. Mon très honorable ami a tout d'abord fait allusion à la résolution adoptée en mars 1909. Je tiens à dire que pour moi j'ai compris que cette résolution signifiait clairement que toute proposition du Gouvernement devrait se conformer aux avis donnés par l'amirauté dans l'année 1907 et je dis, sans la moindre hésitation, qu'en ce qui concerne le point le plus important, c'est-à-dire la direction des forces navales de l'empire en temps de guerre, le bill du Gouvernement s'éloigne absolument des avis donnés par l'amirauté et par conséquent s'écarte entièrement de la résolution adoptée à l'unanimité par la Chambre en 1909.

Qu'a dit à cette occasion lord Tweedmouth, premier lord de l'amirauté. L'avis

—en réalité c'était plus qu'un avis, c'était une déclaration absolue—était que relativement aux forces navales, il devait y avoir unité de direction en temps de guerre. Il n'y a pas besoin d'expérience, il n'y a pas besoin de connaissances navales pour comprendre qu'en temps de guerre l'intégrité et l'avenir de l'empire peuvent dépendre de cette unité de commandement et de direction. Qu'a dit lord Tweedmouth dans son discours à mon très honorable ami et aux autres délégués? Il a dit ceci:

Je n'ai qu'une restriction seulement à faire, et en la faisant je demande que, puisque nous avons réussi dans le passé, vous mettiez votre confiance en nous maintenant. La seule réserve que l'amirauté désire faire, c'est qu'elle prétend avoir la responsabilité de ces questions stratégiques qui sont nécessairement comprises dans la défense navale, le commandement des forces navales du pays et la répartition des navires de la meilleure manière possible pour résister à une attaque et pour défendre l'ensemble de l'empire, qu'il s'agisse de nos propes îles ou des possessions au delà des mers. Nous acceptons entièrement la responsabilité de cette défense. Nous désirons que vous nous aidiez à cette défense. Nous désirons que vous nous accordiez toute l'assistance que vous pourrez, mais nous ne venons pas à vous en mendiants; nous acceptons avec plaisir tout ce que vous pourrez nous donner, mais en même temps si vous n'êtes pas disposés à nous accorder l'aide que nous espérons recevoir de vous, nous reconnaissons notre obligation absolue de défendre les possessions du roi au delà des mers, du mieux qu'il nous sera possible.

Peut-il y avoir quelque chose de plus clair, de plus net et de plus énergique que cette déclaration? Mais ce n'est pas tout. Prenons la déclaration de M. McKenna, premier lord de l'amirauté devant la récente conférence, aux pages 22 et 23 des documents traduits de l'anglais qui ont été déposés.

Si l'on considérait le problème de la défense navale impériale seulement comme un problème de stratégie navale, on trouverait qu'on obtient le plus grand déploiement de force pour une dépense donnée en maintenant une marine unique, avec l'unité concomitante d'instruction et l'unité de commandement. Pour l'avancement donc du simple idéal stratégique, on obtiendrait le maximum de puissance si toutes les parties de l'empire contribuaient, selon leurs besoins et leurs ressources, au maintien de la marine britannique.

Plus loin, il dit:

S'il faut considérer la flotte maintenue par une possession comme une partie intégrale des forces impériales, avec un vaste champ d'échangeabilité entre ses parties constituantes avec ces forces, sa suffisance générale devrait être la même, et les installations pour redoubler et réapprovisonner les bâtiments de Sa Majesté, soit qu'ils appartiennent à une flotte coloniale ou à la flotte du Royaume-Uni, devraient être les mêmes.

Et j'attire particulièrement l'attention du très honorable premier ministre sur ce point.

De plus, vu que c'est une condition *sine qua non* que le succès des opérations en temps de guerre dépend de l'unité de commandement et de direction, la discipline générale doit être la même dans tout le service impérial, sans quoi il ne serait pas possible de s'arranger pour la coopération et l'aide mutuelles qui seraient indispensables dans la création et l'établissement d'une force navale locale, en étroite relation avec la marine royale.

Et j'invite encore l'attention de mon très honorable ami sur ce qui suit:

Il a été reconnu par les gouvernements coloniaux qu'en temps de guerre les forces navales locales devraient être sous la direction générale de l'amirauté.

Non seulement en 1907, mais aussi en 1909, nous avons reçu les déclarations les plus claires et les plus précises, de personnages qui connaissent infiniment mieux ces questions que quiconque dans la Chambre, à savoir que l'unité de direction et l'unité de commandement en temps de guerre sont absolument essentiels au triomphe d'une opération. Il ne peut pas y avoir de doute là-dessus. Il y a beaucoup de continents sur la terre, mais il n'y a qu'un seul océan. Cet océan forme une immense route. Cette route est celle du commerce britannique. C'est la route du commerce du Canada parce que la plus grande partie de nos exportations sont destinées à la mer. C'est la route du monde et particulièrement de l'empire britannique.

La mer ne forme qu'un seul tout et il serait absolument impossible, en temps de guerre, pour les différentes unités de l'empire de coopérer efficacement, si elles ne sont pas sous un commandement et une direction uniques.

Si l'honorable premier ministre avait un peu plus médité cet article 18, je crois qu'il aurait mieux répondu aux désirs de cette Chambre. Cet article est ainsi conçu:

18. En temps critique le Gouverneur en conseil peut mettre la marine, ou en mettre toute partie que ce soit, à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la marine royale, ainsi que tous vaisseaux ou navires de la marine et tous marins servant sur ces vaisseaux ou navires ou tous officiers ou marins appartenant à la marine.

Quel est le sens de cet article? Son sens direct et évident c'est que le Gouverneur en conseil peut s'abstenir de faire ce que cet article lui permet de faire. S'il se prévalait de cette disposition de la loi, qu'arriverait-il? Devrons-nous trouver dans cette situation qui, au dire de l'honorable premier ministre, nous est commandée par le souci de notre autonomie?—c'est-à-dire que l'Angleterre étant en état de guerre, nous pourrons déclarer que le Canada ne l'est pas et refuser que notre flotte prennent part à cette guerre.

Si ce n'est pas là le sens de cet article, je demande ce qu'il veut dire. D'après ce que je connais de la langue anglaise, il

veut dire ce que je viens d'expliquer. La Grande-Bretagne étant en état de guerre pourra déclarer que notre flotte ne prendra aucune part à cette guerre—et il pourra le faire par simple inaction, en s'abstenant, en n'adoptant pas un décret ministériel. Je maintiens que, si cette occasion se présentait, cette déclaration ou cette inaction du Gouverneur en conseil équivaudrait à une déclaration d'indépendance.

Une autre objection, c'est que le bill ne pourvoit à aucune uniformité dans l'organisation. Voici les propres paroles du premier ministre d'Angleterre, à la dernière conférence:

Il a été reconnu que dans la construction d'une flotte il faut se conformer à beaucoup de conditions. La flotte doit être d'un certain volume, afin d'offrir une carrière permanente aux officiers et aux hommes engagés dans le service; le personnel devrait être instruit et discipliné d'après des règlements semblables à ceux établis dans la marine royale, afin d'admettre un échange et une union entre les services de l'Angleterre et des possessions; et dans le même but le modèle du type de vaisseaux et d'armements devrait être uniforme.

En réalité, il n'y a pas uniformité de formation. La durée de l'engagement dans la marine canadienne sera de trois ans; or, si j'ai bien compris ce que je me suis efforcé d'apprendre sur cette question, il faut au moins six ans pour former un marin sur ces puissantes machines, si compliquées, en usage dans les guerres navales actuelles. Ainsi il n'y aura aucune uniformité dans l'organisation, et, apparemment, du moins, aucune unité dans la formation, car nos marins ne recevront pas leur instruction dans le service impérial, mais dans les écoles que l'on propose d'établir, et dans le bill je n'ai trouvé aucune disposition spéciale concernant la nature de l'instruction qui sera donnée dans ces écoles.

Je tiens à faire une autre citation pour bien établir que l'amirauté recommande expressément une unité de combat:

A l'avis de l'amirauté, un gouvernement colonial désireux de créer une marine devrait viser à former une flotte distincte; et la plus petite flotte est celle qui, en même temps que maniable en temps de paix, est susceptible d'être utilisée dans ses parties constituantes en temps de guerre.

La flotte à viser devrait donc, à l'avis de l'Amirauté, se composer au moins:

D'un croiseur cuirassé (nouvelle classe "Indomitable" qui est du type "Dreadnought"),

De 3 croiseurs non cuirassés (classe "Bristol"),

De 6 contre-torpilleurs,

De 3 sous-marins, avec les auxiliaires nécessaires, tels que vaisseaux d'approvisionnements, etc., qui ne sont pas spécifiés ici.

Puis au paragraphe 11:

Vu que le croiseur cuirassé est la partie essentielle de la flotte, il est important que le premier vaisseau à construire, en commençant à former une flotte, soit un "Indomitable" du type "Dreadnought."

A ce propos, je ferai observer que l'Australie a immédiatement accepté la proposition d'une unité de combat, et cela, aux conditions qui je trouve exprimées à la page 26 de ce Livre bleu, dans les termes suivants:

La flotte australienne, devrait faire partie de la flotte d'Extrême-Orient de l'empire qui sera composée d'unités semblables à celles de la marine royale, et sera désignée sous le nom de flotte de la Chine et des Indes orientales, et celui de flotte australienne.

Ainsi, l'Australie s'est non seulement conformée aux désirs de l'amirauté sur ce point, mais elle est allée au delà; elle a formellement déclaré, si je puis m'en rapporter au Livre bleu, que son utilité de combat ferait partie de la flotte d'Extrême-Orient de l'empire.

L'hon. sir F. W. BORDEN: Mon honorable ami, voudra-t-il regarder au bas de la page 25 où il est dit:

Lorsqu'ils seront mis par la confédération australienne à la disposition de l'amirauté, en cas de guerre, les navires devront être sous la direction du commandant en chef des forces navales.

Ceci semblerait vouloir dire que la confédération australienne sera libre de mettre ou de ne pas mettre sa flotte sous la direction de l'amirauté.

M. R. L. BORDEN: Sur cette question, mon attitude est aussi tranchée que possible. Je dis que tout projet d'établir une unité de combat de la marine de guerre impériale sera inutile, et plus qu'inutile—je dirai même dangereux—à moins qu'il ne soit expressément stipulé qu'en cas de guerre il n'y aura qu'une seule flotte sous les ordres d'un commandement unique. Autrement, nous pourrions avoir, dans la marine anglaise, une répétition de l'histoire de "L'invincible Armada" composée de cinq ou six flottes ayant chacune une organisation distincte, un entraînement distinct, un armement distinct; et nous savons ce qui lui est arrivé.

Pour des raisons que je n'ai pas bien comprises, l'honorable premier ministre nous a parlé des exploits et des croisades de Pierre l'Ermite. Je ne vois pas par quel enchaînement de raisonnements il a trouvé le moyen d'introduire Pierre l'Ermite et beaucoup d'autres choses dans son discours, mais il ne pouvait certainement pas trouver un plus fort argument à l'appui de la thèse que je soutiens.

Quelle a été la cause de l'insuccès de cette croisade? La croisade a échoué parce qu'elle était un assemblage hétérogène de guerriers de différents pays, sans cohésion dans l'organisation, sans uniformité dans l'entraînement, sans unité dans le commandement. Le sort de cette croisade serait probablement celui des flottes impé-

riales si elles étaient organisées sur des bases comme celles que propose mon très honorable ami.

Que demande encore l'honorable premier ministre? Il demande que nous construisions un certain nombre de croiseurs du type "Bristol" et de quelques autres types. Que vaudraient ces croiseurs comme unités de combat en temps de guerre? Tout au plus peut-on prétendre qu'ils serviraient à protéger le commerce, et encore je n'en suis pas certain. Ils pourraient rendre quelques services comme éclaireurs, ou être employés à protéger nos pêcheries. Mais si la guerre était déclarée, qu'arriverait-il? Je vais dire à mon honorable ami ce qui arriverait. On ferait venir un "Dreadnought" de l'Australie ou de la Nouvelle-Zélande, pour protéger nos croiseurs contre les attaques de l'ennemi. Ce ne serait pas une position bien brillante pour le Canada aux heures d'épreuves et de danger.

Il n'y a rien dans le projet du Gouvernement qui doterait le Canada d'une véritable flotte de combat. Je considère la situation de l'empire comme très grave. J'ai expliqué l'autre jour les raisons qui me portent à penser ainsi et je n'y reviendrai pas. Le devoir du Canada n'est pas de s'employer à trouver une ligne de conduite qui réponde à des exigences qui n'existent, en grande partie, que dans l'imagination de mon honorable ami, mais de prendre des mesures immédiates et effectives pour qu'à l'heure du danger, nous puissions au moins apporter un secours égal à celui des autres grandes possessions britanniques.

Il me reste une autre remarque à faire. Nous avons tous approuvé, pour ma part, du moins, j'ai approuvé la résolution du mois de mars 1909, mais tout membre de cette Chambre qui, depuis, a tant soit peu étudié la question, se rend compte que lorsque nous parlons d'organiser une unité navale canadienne de la marine de guerre anglaise—je préfère employer cette expression —nous parlons d'une chose qui ne peut pas être réalisée avant dix, quinze ou vingt ans. Les idées de l'honorable premier ministre sur ce qu'il a l'intention de faire à l'égard de cette flotte, sont encore plus vagues que celles qu'il avait au moment où il a proposé la construction du Transconti nental national.

Il a été assez fréquemment interrompu pendant son discours et je me suis abstenu de lui poser une question à laquelle je désirais avoir une réponse. Je prends la liberté de la lui poser à présent. Il dit que ces navires seront construits au Canada. Seront-ils construits dans des chantiers privés, ou dans les chantiers de l'Etat? Le Gouvernement a-t-il pris une décision sur ce point?

Sir WILFRID LAURIER: Dans des chantiers particuliers.

M. R. L. BORDEN: Mon honorable ami me convainc davantage qu'il n'a pas sérieusement étudié la question quand il dit qu'un chantier privé capable de construire ces navires et de fournir les canons, les armements et tous les accessoires essentiels, peut être installé au Canada dans l'espace d'un an. Je lui conseillerais de profiter de la plus prochaine occasion qui se présentera pour rectifier cette assertion trop risquée, s'il ne veut pas s'exposer à des critiques comme celles qu'il a eu à subir au sujet de ses prédictions concernant le Transcontinental national.

Je parlais, il y a un instant de la résolution de 1909, dans laquelle il est question de la prompte organisation d'une marine de guerre canadienne. Je ne crois pas que ce service puisse être effectivement organisé en moins de quinze ou vingt ans, et il faudra probablement plus de temps encore. Puisqu'il est impossible d'avoir une flotte canadienne effective, en moins de temps que celui que je viens de mentionner, il y a une autre considération que je tiens à lui soumettre. Il n'a pas oublié l'attitude qu'il a prise en 1899 au sujet de la participation du Canada à la guerre sud-africaine. D'après le "Globe" du 4 octobre 1899, il aurait tenu le langage suivant:

> Si je la comprends bien, la loi relative à la milice—et je puis dire que je l'ai étudiée quelque peu tout dernièrement encore—dit que nos volontaires sont enrôlés pour aider à la défense du Canada. Notre milice est composée de troupes canadiennes qui serviront à la défense de notre pays. Rien ne menace le Canada, à l'heure qu'il est, et bien que nous soyons prêts à fournir des troupes, je me demande comment nous pourrons atteindre cette fin. De plus, comment pourrions-nous agir en ce sens à moins que le Parlement ne nous vote l'argent nécessaire? Nous ne pourrions absolument rien faire, si le contraire existait. Autrement dit, il nous faudrait convoquer le Parlement en session.

Il n'a pas fallu grand temps à mon honorable ami pour modifier son opinion sous ce rapport, mais j'aimerais faire observer ici qu'un délai semblable à celui qui s'est produit alors, pourrait occasionner la ruine de l'Empire, s'il surgissait dans le cas de notre marine de guerre. Je voudrais rappeler à mon très honorable ami la raison qu'il invoquait dans son discours de Sherbrooke, province de Québec, dans le mois de janvier 1900, c'est-à-dire après qu'il eût reconsidéré son attitude sur la participation de notre pays à la guerre du Sud-Africain. Voici ses paroles:

> Nous avons cru qu'il était de notre devoir en notre qualité de colonie britannique de prendre part à cette guerre, et de permettre à deux mille volontaires canadiens de prendre du service dans l'armée anglaise et de combattre pour la mère patrie. Nous avons agi ainsi parce que nous croyions que c'était là notre devoir, afin de répondre au

sentiment unanime de la population de notre pays. Nous sommes un pays libre; notre Gouvernement jouit d'une constitution spéciale, et notre devoir est d'exécuter la volonté du peuple; du moment que le peuple exprima sa volonté, nous n'avions qu'un devoir à remplir, et c'est ce que nous avons fait librement. Nulle autorité ne pouvait nous forcer à agir comme nous l'avons fait, mais dans la plénitude de notre indépendance législative, nous avions le droit de répondre à la volonté populaire.

Je demanderais à mon très honorable ami de répondre encore aujourd'hui à la volonté populaire; le peuple veut maintenant que ces différentes propositions lui soient soumises, et qu'on lui accorde le droit de se prononcer avant que le pays s'engage d'une façon permanente à une politique de ce genre. Je crois qu'on pourrait invoquer beaucoup de raisons à l'appui de cette proposition. Je suis convaincu, tout autant que n'importe quel citoyen du pays, qu'il est du devoir du Canada de participer, d'après une base permanente, à la défense de l'empire et d'assumer notre part raisonnable sur ce point. Mais je dis que chercher à faire adopter une politique semblable par le peuple du Canada, sans lui fournir l'occasion de se prononcer dans l'affirmative ou dans la négative, serait commettre une des grandes erreurs dont pourrait se rendre coupable celui-là même qui favoriserait cette politique.

Si mon très honorable ami pouvait, durant un intervalle relativement très court, en 1899, répondre à la volonté du peuple, il semble n'exister aucune raison qui l'empêche aujourd'hui de répondre également au sentiment populaire sur cette question. Ce que demande notre population, autant qu'en peut juger celui qui a observé les courants de l'opinion publique, les désirs de notre population, c'est qu'on aide immédiatement et effectivement l'empire, et qu'on examine et qu'on mûrisse avec le plus grand soin possible toutes propositions d'un caractère permanent, avant de s'engager à suivre une politique semblable, parce qu'il faut tenir compte d'un grand nombre de considérations. Il est un motif, et non pas le moins important, auquel j'ai fait allusion en traitant ce sujet le 12 janvier; il se rapporte à l'opinion du pays quant aux questions d'un intérêt international. On devrait s'occuper de ces matières; les grands dominions de l'empire devraient les étudier à fond avant d'établir une base permanente de coopération relativement à la défense navale de l'empire: il ne saurait exister de doute sur ce point. Voilà une question qu'il nous faudra étudier et régler un jour ou l'autre.

Puisque les propositions du Gouvernement sont faibles et inefficaces, parce qu'on ne saurait les mettre à exécution d'ici à dix ou quinze ans, je dis que la meilleure chose que nous pourrions faire serait de mû-

rir entièrement ces propositions, pour nous occuper de tout ce qui a trait à nos relations avec l'empire quant à notre coopération à la défense de ce dernier, tout en faisant ce qui est, après tout, le plus important, c'est-à-dire tout en nous tenant aux côtés de la mère patrie dans les circonstances qui peuvent surgir à l'heure qu'il est.

Nous connaissons aujourd'hui les besoins de la mère patrie. Nous avons sous les yeux l'exemple splendide des autres colonies de l'empire. N'avons-nous pas autant de courage et autant de foi qu'elles en ont? Une flotte australienne ou un dreadnought de la Nouvelle-Zélande défendront-ils le drapeau qui déroule ses plis au-dessus de nos têtes, alors que nos petits cuirassés fuiront désemparés devant l'ennemi? Ce n'est pas ainsi que je comprends l'esprit, les aspirations ou le sentiment du peuple canadien. Je crois que ce dernier est prêt à assumer sa pleine responsabilité dans tout péril qui pourrait menacer l'empire. Le cœur et les mains des Canadiens sont assez puissants pour vouloir et pour agir, suivant en cela l'exemple de leurs ancêtres, et je ne doute pas que, selon le sentiment exprimé d'une façon aussi éloquente par mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), les descendants de Français au Canada seront tout aussi prompts et tout aussi prêts à agir et à assumer leur part de responsabilité tout aussi bien que leurs concitoyens de descendance anglaise, tel qu'ils l'ont prouvé dans le passé. Que notre aide soit donc empressée et généreuse, afin que la mère patrie puisse compter avec assurance, non seulement sur une aide matérielle, mais encore sur le courage, la foi et la détermination qui proclameront aux amis comme aux ennemis que dans la paix ou dans la guerre, l'empire est un et indivisible. Je propose donc:

Que tous les mots après le mot "Que" soient retranchés et remplacés par les suivants:—

Les propositions du Gouvernement ne sont pas en harmonie avec les recommandations de l'amirauté, et, en raison de ce qu'elles confèrent au Gouvernement le pouvoir d'empêcher les forces navales du Canada d'agir conjointement avec celles de l'empire en temps de guerre, elles ne sont pas judicieuses et présentent des dangers.

Qu'aucun projet de cette nature ne peut être accepté sûrement à moins qu'il n'assure l'unité d'organisation et d'action sans laquelle il ne peut exister de coopération effective dans les efforts communs pour la défense de l'empire.

Que, tout en rendant nécessaire une dépense considérable pour frais de construction et de maintien, ledit projet n'apportera à l'empire aucune aide immédiate ou efficace et ne produira aucuns résultats adéquats ou satisfaisants pour le Canada.

Que l'on ne devrait se lier à aucune entreprise d'un caractère permanent et qui entraînerait des dépenses futures considérables,

avant qu'elle ait été soumise au peuple et en ait reçu l'approbation.

Que, entre temps, le meilleur moyen de satisfaire au devoir immédiat du Canada, et de venir en aide aux nécessités imminentes de l'empire, est de mettre sans délai à la disposition des autorités impériales, à titre de contribution volontaire et loyale de la part du peuple canadien, une somme suffisante pour acheter ou construire deux bâtiments de guerre ou cuirassés du type Dreadnought le plus moderne, laissant à l'amirauté la latitude complète de dépenser cette somme à tels moments et pour telles fins de défense navale qui, à son avis, pourront le mieux contribuer à augmenter la force unie de l'empire, et à en assurer ainsi la paix et la sécurité.

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

Reprise de la séance.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier): Je crois que ceux d'entre nous qui ont étudié quelque peu la question importante maintenant soumise à la Chambre reconnaîtront immédiatement que jamais, ni dans ce Parlement, ni dans aucun autre depuis la Confédération, je pourrais même dire jamais depuis que nous jouissons du privilège d'un gouvernement autonome, une question de cette importance entraînant des conséquences aussi étendues, n'a été discutée dans les assemblées libres du Canada. Le projet de loi en lui-même, à l'exception de l'article 18, ne présente pas à mon esprit de détails frappants; c'est le prolongement, si l'on me permet cette expression, d'une législation que nous avions déjà, sous une forme plus restreinte, dans nos statuts, depuis que la mère patrie nous a demandé d'assumer notre propre responsabilité du fardeau de sa défense. On peut donc dire qu'à part l'exception que je viens de signaler, cette législation n'est aucunement extraordinaire. Mais il faut étudier, je crois, en tenant compte de toutes les circonstances qui s'y rattachent, et particulièrement à ce point de vue qu'elle est le premier pas vers l'exécution d'une politique, ou plutôt, ainsi que j'avais l'occasion de le dire à une autre phase de ce projet de loi, d'une convention intervenue avec les autorités impériales. A cette époque, mon très honorable ami déclarait que ce qu'il voulait faire adopter, ce n'était pas une convention mais une politique, et cette déclaration fut couverte d'applaudissements par ceux qui siègent à ses côtés. Mais je ne vois aucune différence sensible entre ces deux noms; ce que nous faisons maintenant, si je comprends bien, c'est appliquer une politique de défense, suivant les principes énoncés lors de la dernière conférence impériale, l'été dernier.

Il me semble donc qu'il est de la plus haute importance pour nous tous de comprendre parfaitement quelles sont les données de ce projet auquel on veut lier notre pays. Mon très honorable ami aurait pu nous fournir ces données en très peu de mots, cet après-midi; mais autant que j'ai pu comprendre la signification de son discours, il s'est limité, comme il le fait d'ordinaire, à des généralités brillantes, en parlant avec cette éloquence qui le caractérise. Mais est-ce bien aujourd'hui une occasion favorable, je le demande, pour se livrer à des généralités? Ne convenait-il pas mieux à cette phase importante de la discussion, alors qu'on nous demande d'affirmer un principe, qu'il eût laissé de côté ses allusions historiques à la grandeur de l'empire, à la carrière depuis longtemps oubliée de Pierre l'Ermite, et toutes allusions semblables, pour nous dire clairement ce à quoi il veut que nous nous engagions maintenant.

Mon honorable ami a parlé de divergences d'opinion dans les rangs du parti conservateur. Ces divergences peuvent exister, mais on les connaît. Qu'il me permette de lui dire que si, dans une question de cette amplitude, nous ne trouvons pas qu'il soit possible d'en voir du même œil toutes les phases, nous reconnaissons ce fait ouvertement, au lieu d'essayer à le voiler, et d'expliquer la signification d'une politique qu'il semble impossible de saisir et de bien comprendre, d'une façon différente suivant les lieux. Je dis donc qu'il nous incombe de prendre tous les moyens voulus pour qu'il n'y ait pas d'erreur possible sur ce point. Voilà la raison pour laquelle il existe, du côté ministériel, cet acquiescement apparent et cette unanimité qui, tout le monde le sait, ne servent qu'à dissimuler ce grincement de dents qui eût été si apparent parmi nous, autrement. Comment, je le demande, nos honorables amis de la droite peuvent-ils s'entendre sur ce point? Je trouve l'explication de cet état de choses dans les gazettes ministérielles et dans les déclarations réitérées du très honorable premier ministre lui-même; il n'y a pas de doute que, dans la comparaison qui règne au milieu d'eux, ils n'apprécient pas l'aspect réel de cette question et le patronage dont ils pourront disposer.

Hier ou avant-hier, je disais à mon honorable collègue de Toronto-nord (M. Foster) combien je regrettais que la maladie m'eût empêché d'appuyer par ma parole et par mon vote la motion si appropriée qu'il a proposée à l'égard du régime désastreux des faveurs ministérielles. Ce fléau me paraît expliquer l'indifférence apparente, le prétendu acquiescement des députés ministériels de la province de Québec, car je sais quel est, dans leur for intérieur, leur sentiment sur cette question. Je dirai plus: tant que l'on promettra des charges aux députés, tant qu'on fera miroiter à leurs yeux l'espoir qu'il sera fait de mesquines dépenses dans leurs circonscriptions, on ne verra pas se manifester ici la

liberté d'opinion qui s'accuse aujourd'hui au sein du parlement anglais.

Qu'on me permette de spécifier, car bien que je tienne à être aussi bref que possible et à n'invoquer aujourd'hui que quelques témoignages à l'appui de l'opinion que je soutiens devant la Chambre, je ne veux pas pour cela abréger les observations que j'ai à faire sur ces préliminaires importants. Depuis que l'on a commencé à agiter cette question, les journaux ministériels de la province de Québec ont mis sous les yeux du public ce qui me semble être l'opposé de ce projet de loi et de ce programme. Je pourrais invoquer à ce propos le témoignage des organes autorisés du premier ministre; je pourrais citer encore d'autres journaux qui ne sont pas à proprement parler des organes ministériels, mais que certaines influences dont je me doute, sans toutefois en connaître la force, ont amenés à appuyer d'une manière générale l'établissement d'une marine canadienne. Je pourrais multiplier à l'infini mes citations à ce sujet.

Qu'on me permette de signaler un article que "Le Canada", l'organe montréalais du premier ministre, publiait sur cette question le 29 janvier dernier. La Chambre pourra juger si cet article s'accorde avec les faits, s'il dit la vérité, toute la vérité et rien que la vérité. Après avoir signalé ce qu'il appelle les divergences conservatrices, après avoir exposé la manière de voir des députés conservateurs de l'Ouest, notre manière de voir individuelle, celle qu'il attribue au chef de l'opposition, et après avoir dénaturé de façon odieuse ce qu'il appelle la théorie Monk-Bourassa, le rédacteur—je n'insisterai pas sur ce point—entreprend de faire connaître la manière de voir du Gouvernement.

Le Canada doit graduellement prendre charge de la défense de son territoire sur terre et sur mer.

Après avoir dit un mot de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie, il ajoute:

Nous sommes moins exposés. Nous n'avons pas à préparer notre défense contre une attaque des Etats-Unis, amis et alliés. Une puissante flotte ennemie ne pourrait nous attaquer venant d'Europe, qu'après avoir vaincu la flotte anglaise, contingence impossible.

Nous ne sommes donc exposés qu'à des "raids" de croiseurs ennemis, isolés ou du moins peu nombreux, qui auraient été laissés en dehors de la concentration initiale, pour écumer les mers et harasser le commerce britannique.

Nous pouvons donc nous contenter de croiseurs protégés rapides et de contre-torpilleurs, petits navires prompts à l'attaque et que leur excessive rapidité dérobe à la poursuite.

Je dois dire au premier ministre que les électeurs de Jacques-Cartier sont indignés de ce qu'il les a traités de poltrons, il y a quelques jours.

M. MONK.

Donc: nous devons faire quelque chose pour porter notre part du fardeau de la défense britannique; ce quelque chose, nous le ferons, d'accord avec l'amirauté anglaise, en construisant les navires dont notre défense a besoin.

Ces navires seront à notre charge et sous notre contrôle, mais si on nous les demande, nous pourrons....

Le mot "pourrons" est imprimé à dessein en majuscules.

....les prêter à la Grande-Bretagne. Les autorités impériales acceptent ce programme avec reconnaissance comme représentant notre part de la défense de l'empire.

Premier point.

Notre flottille étant essentiellement défensive, nous ne portons ombrage à personne, et notre geste est aussi éloigné du militarisme que l'organisation d'une force de police diffère de la création d'une armée permanente, prête à l'offensive.

Second point.

La marine que nous construisons ne grèvera pas notre budget au point que nous soyons obligés d'avoir recours à l'emprunt.

Troisième point.

Nos lecteurs ont là, dégagée de toute polémique, de toute déclamation, de tout appel au sentiment populaire, l'expression exacte des quatre manières de voir qui se produisent au Canada sur cette question de la marine canadienne.

Voilà la note que l'on fait sonner depuis des mois aux oreilles des gens; or, je le demande, cet exposé est-il conforme au principe fondamental du projet de loi et aux conclusions arrêtées par la conférence impériale de 1909, conclusions que l'on est sur le point de mettre en pratique? Quel est l'attitude du "Herald" de Montréal, autre organe ministériel dont les lecteurs se recrutent dans d'autres milieux? Commentant le très beau discours que prononçait l'autre jour à Montréal un ancien membre de cette Chambre, M. Bourassa, ce journal s'exprimait comme suit:

Nous voulons bien convenir que M. Bourassa est asez près de la vérité, quand il dit que la flotte canadienne serait presque naturellement entraînée dans les guerres navales de l'empire. Autrement dit, advenant le cas où l'empire se trouverait en danger, l'autorité de l'Etat, exercée avec impartialité, ne serait qu'une fiction. Toutefois, cette fiction, à l'instar de nombre d'autres fictions légales recouvrirait un trésor de sagesse pratique et nous permettrait de prévenir un grand nombre des inconvénients que ferait surgir la mise en pratique du conseil plus logique que donne M. Bourassa. Nous ne sommes pas encore préparés à l'union organique; mais nous sommes ou devrions être prêts à assumer une part quelconque de la défense de l'empire sur les mers. La création d'une marine canadienne nous met en mesure d'accomplir notre devoir à cet égard, tout en prévenant les embarras qui pourraient résulter, tant en notre pays qu'au dehors, de la contribution directe à la marine anglaise ou de l'établissement d'une

fédération des états britanniques. Nous serions libres de faire participer notre flotte aux guerres de l'empire ou de la faire s'en abstenir. Qu'elle doive inévitablement participer à toute guerre d'importance primordiale, il n'en reste pas moins vrai que grâce à ce régime le Dominion sera à l'abri des embarras, ce qui est chose précieuse. Sous ce régime, s'il ne se déclare pas de guerre, il pourra s'écouler dix, vingt, cinquante et même cent ans sans que s'agite jamais la question de participation. Voici un siècle que la Grande-Bretagne n'a livré aucun combat sur mer. La création de nouveaux centres de la force navale de l'empire au Canada, en Australie, en Nouvelle-Zélande et en Afrique australe est susceptible d'écarter pendant encore un siècle toute probabilité de guerre sur mer.

Voilà ce qu'on dit aux électeurs anglais de ma province. Si l'on recherche d'autres divergences, on notera quelque équivoque dans certaine lettre adressée par le premier ministre lui-même à un électeur de la province d'Ontario, un cultivateur, qui, voulant se renseigner sur le sujet, avait écrit au chef du cabinet pour lui signifier sa désapprobation complète de cette dépense. Le 8 novembre dernier, le premier ministre répondait comme suit à la lettre très énergique qu'il avait reçue:

Je trouve très peu à redire à votre lettre; je suis sûr que lorsque nous aurons saisi le Parlement de notre programme il n'y aura guère de désaccord entre nous deux, et je considère qu'il n'en devrait pas subsister.

Le correspondant était opposé à toute contribution et à toute dépense relative à l'établissement d'une marine de guerre. En donnant ainsi sa manière de voir, le premier ministre lui annonce qu'il n'existe entre eux deux que de très légères divergences.

Je vous ferai respectueusement observer que vous faites erreur en disant qu'il s'agit en ceci d'une question nouvelle. Au contraire, le public canadien en est saisi depuis la conférence de 1902, alors que l'on tenta de lancer le pays dans ce que vous pourriez à bon droit appeler le militarisme, ce à quoi nous nous sommes opposés. J'appelle votre attention sur le document, qui, dans le temps, fut soumis à la conférence par les ministres qui y prenaient part savoir: M. Fielding, M. Paterson, sir Wm Mulock, sir Frederick Borden et moi-même, et dans lequel notre attitude est définie comme suit:

"Jusqu'à présent, toutes les dépenses que le Canada a faites pour la défense du territoire se sont portées sur la milice. Le Gouvernement est prêt à mettre à l'étude la question de la défense sur mer. Sur les côtes du Canada il y a un grand nombre d'hommes aptes à tous égards à former une réserve navale, et l'on compte que des mesures ne tarderont pas à être prises dans le but d'instruire ces gens et de faire en sorte qu'on puisse les employer, au besoin, à la défense du pays.

Comme conclusion, les ministres répètent que, tout en se voyant obligé de refuser son assentiment aux mesures proposées, le Gouvernement canadien se rend pleinement compte de l'obligation où se trouve le Dominion de faire, à l'égard de son territoire, des dépenses proportionnées à l'accroissement de la population et de la richesse du pays. Ils consentent à ce que ces dépenses soient faites de façon à soulager les contribuables de la mère patrie d'une partie du fardeau qui pèse sur eux; et leur plus ardent désir est de réaliser leurs projets de défense avec le concours des autorités impériales et d'après les avis d'officiers expérimentés de l'empire, dans la mesure compatible avec le principe du gouvernement autonome, principe qui a si largement contribué à l'unité de l'empire."

Vous remarquerez donc que nous avons refusé de nous engager dans toute dépense hors de proportion avec notre développement en tant que nation. Voici plusieurs années que notre attitude est connue du public, et je ne sache pas qu'on y ait encore rien trouvé à reprendre.

J'oubliais de vous dire que je ne suis pas plus en faveur du militarisme que vous ne l'êtes vous-mêmes, mais la question de la défense est de celles qu'on ne saurait complètement perdre de vue.

L'hon. M. LEMIEUX: Très bien! très bien!

M. MONK: J'entends le directeur général des Postes qui approuve cela. Il n'a fait qu'approuver tout l'après-midi. Il est bien digne d'être fait chevalier, et je compte être présent quand on lui donnera l'accolade.

Voilà ce qu'il en coûte de devenir une nation; c'est un fardeau qui pèse fatalement sur toutes les nations et dont j'espère que le temps leur permettra de se débarrasser.

M'en tenant à cela,—je ne veux pas multiplier les exemples de cette nature,—je dis qu'il importe de faire voir que le premier ministre et ses amis ont réellement tenté de voiler leur attitude sous un amas de phrases pompeuses au lieu de l'exposer franchement et nettement. Nous avons donc droit de demander tout d'abord quelle est cette attitude. C'est là-dessus que je fonderai mon raisonnement.

Il est absolument impossible de lire, ne serait-ce que le maigre rapport de la conférence impériale qui est certainement incomplet—de fait, la conférence a décidé de n'y inclure que les documents au sujet desquels on tomberait d'accord—il est impossible, dis-je, de lire ce livre bleu d'un bout à l'autre et de douter le moindrement qu'il s'agisse d'une politique tout à fait nouvelle, différente à tous les égards de toute politique formulée ou proposée auparavant, soit par le gouvernement impérial, soit par les autorités canadiennes. Il est incontestable que c'est une politique nouvelle et qu'on a, jusqu'à ce jour caché au public son sens réel et sa véritable portée.

Qu'on me permette de rappeler quel est vraiment le projet qui a été soumis à la

conférence impériale de 1909 et qui a été accepté par nos délégués et les autres, et de l'examiner au point de vue de la proposition suivante, ce qu'il est nécessaire de faire, pour dévoiler la vérité. Voici: la création d'une marine locale ou le don de navires et d'argent ont exactement les mêmes conséquences politiques parce que, dans ma province du moins, on a trompé le public en lui représentant que l'intention du Gouvernement est d'organiser un service de la marine uniquement et exclusivement pour notre propre protection, et on a laissé entendre partout que c'était le premier pas vers une émancipation plus complète.

Je dis qu'on insinue d'abord qu'en créant une marine de guerre, nous nous armons pour notre propre défense. D'ailleurs, au point de vue des conséquences politiques, la responsabilité est la même que si nous fournissions des fonds ou des navires à la marine anglaise. Dans le premier cas, nous nous armons pour notre propre défense; dans le second, nous faisons cause commune avec la flotte impériale pour la défense de l'empire.

C'est ce qu'on soutient dans ma province; cette doctrine a été énoncée avec persistance dans la province de Québec par ceux qui ont intérêt à tromper les électeurs. Mais je déclare que les résultats sont les mêmes dans l'autre cas. La seule différence consiste dans le genre de secours. C'est ce qui a été soutenu à toutes les phases du présent débat, en ce qui concernait le gouvernement anglais. Naturellement, le très honorable premier ministre n'a pas souscrit à cette doctrine. Lui qui livre des assauts si terribles à la gauche parce qu'on constate dans ses rangs de sincères divergences d'opinions, il a si souvent changé son fusil d'épaule qu'il croit pouvoir se soustraire à la critique en imitant la grenouille qui lance de la boue de tous les côtés dans l'espérance d'échapper à la vue.

Je suis toujours disposé à respecter l'opinion de mes concitoyens sur ce sujet, mais telle ne semble pas être l'intention du premier ministre ou du futur chevalier du Bain, le directeur général des Postes. Dès qu'il aura été fait chevalier, à l'instar des chevaliers errants des anciens jours, il se couvrira l'œil d'un bandeau jusqu'à ce qu'il rencontre un homme de haute naissance et l'occise.

Je déclare que la vérité de la proposition que je ne crains pas de soumettre à la Chambre a été abondamment démontrée par les délibérations de la conférence. Au lieu de nous raconter l'histoire de Pierre l'Ermite, si mon honorable ami nous avait expliqué toutes ces choses, lorsqu'il a proposé la 2e lecture du projet de loi, il m'aurait évité la nécessité d'en entretenir longuement la Chambre.

A l'appui de cette assertion, j'invoquerai d'abord l'exposé des résultats de la conférence fait aux Communes par le premier ministre, le très honorable M. Asquith, et qui est reproduit dans le compte rendu des délibérations de la conférence—exposé qui a été entièrement approuvé par la conférence elle-même, après que l'un de nos délégués, le ministre de la Milice, eût proposé d'offrir des remerciements au gouvernement anglais.

Voici ce que disait le premier ministre:

La conférence, qui vient justement de terminer sa tâche, a été convoquée aux termes de la résolution I de la conférence de 1907. Dans l'invitation qu'a envoyée le gouvernement de Sa Majesté à la fin d'avril aux gouvernements des possessions britanniques, il était dit que le but de la conférence serait de discuter la question générale de la défense navale et militaire de l'empire, particulièrement au point de vue des récentes offres de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie, et de la résolution adoptée le 29 mars par la Chambre des communes du Canada. Il y était de plus énoncé que la conférence serait d'un caractère purement consultatif et qu'elle serait tenue privément. Il s'ensuit qu'il faut considérer toutes les résolutions prises et les propositions approuvées par la conférence qui est maintenant terminée, en ce qui concerne les délégués des posessions, comme devant être *ad referendum* et ne liant aucunement, à moins qu'elles n'aient été soumises aux différents parlements et tant qu'elles ne l'auront pas été.

J'ajouterais, particulièrement à l'égard des délégués du Sud-Africain, qu'ils ne se sentaient pas en état, relativement à la défense, soit navale, soit militaire, de soumettre ou d'approuver des propositions précises, avant que l'Union sud-africaine fût un fait accompli. Après cette préface, je résumerai brièvement les principales conclusions de la conférence relativement, d'abord, à la défense militaire, puis à la défense navale.

Après la conférence principale au ministère des affaires étrangères, une conférence militaire eut lieu au War-Office, et eut pour résultat un accord sur les principes fondamentaux énoncés dans les mémoires préparés par l'état-major général pour que les délégués en délibérassent. La substance de ces mémoires (qui seront inclus dans le rapport à publier) était une recommandation que, sans diminuer le contrôle complet du gouvernement de chaque possession sur les troupes militaires levées dans cette possession, ces troupes devraient être typifiées, la formation d'unités, les arrangements pour transport, les modèles d'armes, etc., étant autant que possible assimilés à ceux qui ont récemment été effectués et établis pour l'armée anglaise. Ainsi, en même temps que dans chaque cas les troupes des possessions seraient levées pour la défense de la possession intéressée, il serait immédiatement praticable en cas de besoin pour cette possession de les mobiliser et de s'en servir pour la défense de l'empire dans son ensemble.

La conférence militaire confia ensuite à une conférence subsidiaire se composant d'experts militaires des différentes possessions, sous la présidence de sir W. Nicholson, exerçant pour la première fois ses fonctions de chef d'état-major général impérial, le devoir d'effectuer l'application détaillée de ces principes.

Je puis remarquer ici que la création au commencement de cette année d'un état-major général impérial ainsi mis en opération active, est un résultat des discussions et des résolutions de la conférence de 1907. Les membres de la conférence tombèrent entièrement d'accord, et leurs conclusions furent finalement approuvées par la conférence principale et par le comité de la défence impériale, qui a siégé à cet effet sous la présidence du premier ministre. Le résultat est un plan pour organiser les forces de la couronne où qu'elles soient, de sorte que tout en conservant l'autonomie complète de chaque possession, si les possessions désiraient prendre part à la défense de l'empire dans une circonstance réellement critique, leurs troupes pourraient rapidement être combinées en une armée impériale homogène.

La défense navale a été discutée aux séances de la conférence tenue au ministère des affaires étrangères les 3, 5 et 6 août. Le mémoradum de l'Amirauté, qui avait été distribué aux représentants des possessions, a formé la base des conférences préliminaires.

Les méthodes alternatives que les gouvernements des possessions pourraient adopter pour coopérer à la défense navale impériale ont été discutées. La Nouvelle-Zélande préféra adhérer à sa politique actuelle de contribution; le Canada et l'Australie préférèrent jeter les fondements de leurs propres flottes. Il a été reconnu que dans la construction d'une flotte, il faut se conformer à beaucoup de conditions. La flotte doit être d'un certain volume, afin d'offrir une carrière permanente aux officiers et aux hommes engagés dans le service; le personnel devrait être instruit et discipliné d'après des règlements semblables à ceux établis dans la marine royale, afin d'admettre et un échange et une union entre les services de l'Angleterre et des possessions; et dans le mêmes temps le modèle ou type de vaisseaux et d'armements devrait têre uniforme.

On a considéré un remainement des escadres maintenues dans les mers de l'extrême Orient sur la base de l'établissement d'une flotte du Pacifique, devant se composer de trois unités dans les mers des Indes orientales, d'Australie et de Chine, comprenant chacune, avec quelques varitations, un grand croiseur cuirassé du nouveau type "Indomitable", trois croiseurs de troisième classe du type "Bristol", six contre-torpilleurs de la classe "River", et trois sous-marins de la classe C.

Et plus loin:

Des séances distinctes ont eu lieu à l'Amirauté avec les représentants du Canada, d'Australie et de la Nouvelle-Zélande, et dans chaque cas il a été convenu d'énoncés généraux pour que leurs gouvernements respectifs en délibèrent ultérieurement.

Encore plus loin:

Relativement au Canada, on a considéré que vu qu'il est borné par deux océans, la création d'une unité de flotte du même genre ne convenait pas pour le présent. Il a été proposé, selon le montant d'argent disponible, que le Canada devrait débuter par des croiseurs de la classe "Bristol" et des contre-torpilleurs d'une classe "River" perfectionnée—une partie devant être stationnée sur la côte de l'Atlantique et une partie sur celle du Pacifique.

Conformément à l'arrangement déjà fait, le gouvernement canadien se chargerait de l'entretien des arseneaux de marine à Halifax et Esquimalt, et ce fut une partie de l'arrangement projeté avec les représentants australiens qu'en dernière analyse le gouvernement du Commonwealth devrait se charger de l'entretien de l'arsenal de marine à Sydney.

Le premier ministre, ou quelque député de la droite, du moins s'il appartient à la province de Québec, dira-t-il que même ce projet a été soumis à la population de cette province. Elle n'en a jamais entendu parler, ni en ces termes ni autrement, et elle n'a jamais eu l'occasion d'exprimer son opinion sur cet important sujet.

Examinons cette affaire plus à fond et voyons ce qui a été convenu à la conférence au sujet de cette ligne de conduite. Nos délégués ont complètement approuvé le mémoire de l'amirauté—je parle de la partie qui a trait à la défense navale. Je citerai de courts passages de ce mémoire. Mais je fais appel au bon sens et à la bonne foi de la Chambre et je lui demande de dire si celui qui s'est donné la peine de lire le Livre bleu d'un bout à l'autre peut tirer une autre conclusion que celle que j'exposais il y a un instant, à savoir que, aux termes de cette convention, nous nous sommes engagés à remplir l'obligation à laquelle nos délégués ont souscrit, soit de construire une flotte à nous, soit de donner des navires ou une somme d'argent. Dans l'un et l'autre cas, le principe est le même.

Dans le mémoire de l'amirauté, je trouve l'énonciation de cette doctrine au sujet de la défense navale:

Il a été en conséquence tenu des séances séparées à l'amirauté avec les représentants du Canada, d'Australie et de la Nouvelle-Zélande, où l'on a dans chaque cas convenu des énoncés généraux suivants, étant reconnu que dans le temps disponible il était impossible d'entrer à fond dans tous les détails et de les régler. Il reste encore à décider de plusieurs points administratifs et financiers.

Et, dans ce mémoire de l'amirauté que nous avons entièrement approuvé jusqu'ici, on lit ce passage à la page 23:

2. Si l'on considère le problème de la défense navale impériale seulement comme un problème de stratégie navale, on trouverait qu'on obtient le plus grand déploiement de force pour une dépense donnée en maintenant une marine unique, avec l'unité concomitante d'instruction et l'unité de commandement. Pour l'avancement donc du simple idéal stratégique, on obtiendrait le maximum de puissance si toutes les parties de l'empire contribuaient, selon leurs besoins et leurs ressources, au maintien de la marine britannique.

3. Il a été, cependant, depuis longtemps reconnu, qu'en déterminant les conditions d'après lesquelles il faudrait développer les forces navales de l'empire, il faut tenir compte d'autres considérations que celles de la stratégie. Il ne faut pas perdre de vue la position différente des possessions d'outre-mer.

4. Le principal devoir de la prochaine conférence relativement à la défense navale sera,

par conséquent, de déterminer la forme dans laquelle les différents gouvernements des possessions peuvent le mieux prendre leur part du fardeau de la défense impériale eu égard aux différentes conditions politiques et géographiques. Considérant les difficultés impliquées, on ne doit pas s'attendre à ce que les discussions avec les différents ministres de la défense résultent en un plan complet et final de défense navale, mais on espère qu'il sera possible de formuler les grands principes sur lesquels on devrait encourager le développement des forces navales coloniales. En même temps que seraient posés les fondements de futures marines coloniales à être maintenus dans différentes parties de l'empire, ces forces contribueraient immédiatement et matériellement aux besoins de la défense impériale.

Je passe certains paragraphes qui maintiennent absolument la prétention que j'essaie d'établir, et j'arrive à la fin du mémoire:

13. *Pari passu* avec la création de la flotte il faudrait considérer le développement des ressources locales dans tout ce qui se rapporte au maintien d'une flotte. Il devrait être fait un examen soigneux dans les établissements de construction et de réparation en vue de les adapter généralement aux besoins de l'escadre locale. Il y aurait à établir des écoles d'instruction pour officiers et hommes; il y aurait à prendre des arrangements pour la fabrication, l'approvisionnement et le réapprovisionnement des munitions navales du matériel de guerre et des navires voulus pour l'escadre.

14. Il pourrait être répondu à tous ces besoins selon les vues des gouvernements coloniaux, en ce qui concerne la forme que prendra leur contribution et la manière de la faire. Mais relativement à la construction de bâtiments, aux armements et au matériel de guerre, etc., d'une part, et à l'instruction et à la discipline en temps de paix et en temps de guerre, de l'autre, il devrait y avoir un standard commun. S'il faut considérer la flotte maintenue par une possession comme une partie intégrale des forces impériales, avec un vaste champ d'échangeabilité entre ses parties constituantes avec ces forces, sa suffisance générale devrait être la même, et les installations pour radouber et réapprovisionner les bâtiments de Sa Majesté, soit qu'ils appartiennent à une flotte coloniale ou à la flotte du Royaume-Uni, devraient être les mêmes. De plus, vu que c'est une condition *sine qua non* que le succès des opérations en temps de guerre dépend de l'unité de commandement et de direction, la discipline générale doit être la même dans tout le service impérial sans quoi il ne serait pas possible de s'arranger pour la coopération et l'aide mutuelles qui seraient indispensables dans la création et l'établissement d'une force navale locale en étroite relation avec la marine royale. Il a été reconnu par les gouvernements coloniaux qu'en temps de guerre les forces navales locales devraient être sous la direction générale de l'Amirauté.

Tout cela a été pleinement approuvé par nos délégués. Leurs conclusions, leur décision au sujet des navires qu'il faudrait construire, sont indiquées tout au long à la page 26 du rapport imprimé.

Mais j'ai dit qu'afin de bien comprendre l'étendue de ce nouveau plan, il faut prendre en considération un point que l'on semble avoir perdu de vue, et dont n'a jamais dit un mot, autant que je sache, mon très honorable ami. C'est pourtant la partie la plus importante de la conférence, celle qui se rapporte à la défense militaire. Je ne veux pas faire de longues citations bien que j'aie noté certains paragraphes qui se rapportent à cette partie de la conférence. Nos délégués ont accepté entièrement le mémoire militaire, et si ce mémoire est observé, il en résulte clairement qu'avant longtemps les forces militaires de notre pays seront absolument à la disposition des autorités impériales en cas de guerre. Je ne veux pas faire de longues citations. J'affirme que, même pour un profane comme moi, il est impossible de lire ce mémoire militaire, approuvé par nos délégués, sans arriver à la conclusion que tout ce projet montre que l'on exécute avec suite ce que l'on a nommé d'une façon vague, il y a quelques années, dans notre pays et ailleurs, le plan impérialiste; d'un plan qui a été depuis longtemps le rêve de quelques-uns dont je parlerai dans quelques instants, comportant une union politique virtuelle de l'empire, et l'abolition de la chose la plus importante pour l'autonomie des colonies, en réduisant dans un certain sens au rôle de simple institution municipale, et en leur imposant l'autorité impériale chez elles, sans leur accorder aucun privilège correspondant, sans leur donner le droit absolu de contrôle, sans voie consultative. Tout cela est de la plus grande importance, c'est un des plus précieux privilèges du gouvernement responsable que nous avons acquis dans des circonstances importantes et difficiles.

Sir FREDERICK BORDEN: Je ne voudrais pas interrompre mon honorable ami, mais je sais qu'il ne désire pas induire la Chambre en erreur, et je lui demanderai de se reporter à la déclaration faite par le premier ministre d'Angleterre, qu'il nous citait il y a quelques instants, et dans laquelle le premier ministre se servait des paroles suivantes:

Le résultat est un plan d'organisation des forces de la Couronne partout où elles se trouvent de telle façon que tout en conservant l'économie complète de chaque possession, si ces possessions désirent aider à la défense de l'empire dans le cas d'un besoin réel, etc., elles peuvent le faire.

M. MONK: J'ai lu cela.

Sir FREDERICK BORDEN: Oui, mais l'honorable député ne paraît pas en tenir compte; il ne paraît pas en avoir compris le sens.

M. MONK: Oh! je le comprends, et je me propose de revenir sur ce point dans un instant; mais je dirai immédiatement afin de répondre à mon honorable ami que si ce projet de centralisation de force militaire et navale est mis à exécution, cette partie du mémorandum à laquelle le ministre attache tant d'importance n'aura pratiquement aucun effet.

Sir FREDERICK BORDEN: Oh! non, c'est la base de tout le projet.

M. MONK: Cela peut aller de pair avec l'excuse boiteuse donnée par le premier ministre, excuse qui trahit suivant moi son ignorance absolue de notre situation, savoir que dans un cas de guerre soumettant notre organisation navale absolument à cette politique et à tout ce qui est contenu dans ce Livre bleu et avec un état-major général, ayant des ramifications bien organisées dans tout l'empire, il convoquera le Parlement pour apprendre si notre population est prête à se battre. Je crois connaître suffisamment notre population pour dire que si tout ce plan est mis à exécution, elle ne se prévaudra pas de cet argument très inconstitutionnel qui va de pair avec celui que mon très honorable ami avançait à Toronto, l'autre jour, lorsqu'il parlait du roi d'Angleterre comme n'étant qu'un suzerain. Si le très honorable premier ministre ne se trompe pas dans son interprétation de ce mot, il faudra que je considère comme entièrement erronné tout ce que j'ai appris, étant enfant, sur la couronne d'Angleterre, et tout ce que j'ai enseigné comme professeur de droit constitutionnel pendant plusieurs années, lorsque j'étais professeur d'université. Je ne sais pas ce que l'héroïne de Quentin Durward, roman très agréable, voulait dire par suzerain. Elle parlait à l'époque de la féodalité alors qu'il existait des suzerains. Je ne sache pas qu'il en existe aujourd'hui. Mais si je comprends bien les droits et privilèges de la couronne anglaise, elle n'est sujette à aucun accident; elle est continue, absolue, et souveraine; il n'y a ni transmission spéciale ni succession. Le roi d'Angleterre est aussi le roi du Canada. Il concentre ce que nous appelons le pouvoir exécutif de la couronne, tout le pouvoir qui fait les lois, tout le pouvoir administratif, sujet naturellement, à la restriction qu'il agit par l'entremise de ministres responsables aux représentants du peuple—restriction très importante—et bien qu'il concentre en lui-même le pouvoir législatif, et bien que toutes les lois soient réellement faites par lui, ces lois sont faites avec le consentement et de l'avis des deux Chambres du Parlement. Le pouvoir législatif réside en lui, de même que le pouvoir exécutif et le pouvoir judiciaire, et plus particulièrement l'autorité sur les forces du royaume partout où elles se trouvent. On me corrigera, si je me trompe, mais je crois que cette prérogative n'a jamais été diminuée en aucune façon. Le roi est le commandant en chef des forces militaires ou navales. La Chambre des communes, dans ses plus grandes aspirations, n'a jamais songé à lui enlever cette prérogative spéciale, ni la population d'Angleterre ne l'a jamais osé dans la sagesse qui la caractérise.

Le roi est le maître de toutes les forces armées du royaume—il n'y a pas de suzerain ici. Mais, comme nous le savons tous —ce serait prendre inutilement le temps de la Chambre que de discuter cette question —l'exercice de ce pouvoir a été longtemps aux mains du peuple en Angleterre en vertu du "Mutiny Act". Cette loi était votée tous les ans. Les honorables membres de cette Chambre connaissent que c'était le moyen particulier que prenait le parlement, bien que le commandement des armées fût entre les mains de la couronne, c'était l'adoption annuelle de cette loi relative à la mutinerie qui amoindrissait et restreignait l'exercice de ce pouvoir. Cet état de choses s'est continué, je crois, jusqu'en 1881, ou vers cette date, lorsque l'Angleterre adopta une loi militaire régulière. En dehors de cela, le parlement a toujours exercé un contrôle très grand sur les forces militaires et navales par le vote annuel de l'argent nécessaire à leur maintien. Aujourd'hui, en Angleterre comme au Canada, l'argent est voté tous les ans, et sans argent vous ne pouvez avoir ni soldat ni marine. Mais le droit et la prérogative appartiennent au roi. Si le roi avait l'argent à sa disposition, comme il l'avait du temps des Plantegenet et des Lancaster, il n'aurait pas besoin du vote annuel du parlement pour diriger l'armée et la marine comme il l'entendrait. Je puis me tromper, mais c'est de cette façon que j'envisage la chose. Conséquemment, je dis que cet article 18 pose un nouveau principe, lorsqu'il dit que le Gouverneur en conseil, peut, s'il le désire, mettre la marine à la disposition du gouvernement anglais. C'est quelque chose de nouveau. Si nous pouvions dire que cela est fait dans l'intention de faciliter l'exécution de l'entente qui a eu lieu à Londres; si nous pouvions dire que c'est afin de faire disparaître tout doute au sujet du principe que j'ai énoncé il y a un instant, très bien. Mais mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) qui est un maître en fait de langage circonlocutoire et décevant, a, je crois, mis ce proviso dans ce bill afin de pouvoir dire au peuple, ce que le journal "Le Canada" imprimait en grosses lettres, et que je citais il y a un instant, qu'en réalité, nous, le Parlement, sommes les maîtres de cette marine qui ne peut prendre part à aucune guerre que lorsque nous le jugerons à propos.

Je regrette extrêmement d'avoir à retenir la Chambre, et je n'insisterai pas davantage sur cet aspect de la question, malgré

mon désir de le faire; non pas en vue de renseigner la députation—ce n'est pas le rôle que je prétends jouer—mais afin d'indiquer à la population canadienne ce qui se cache derrière cette mesure, anodine en apparence, et en quoi consiste ce programme à l'égard duquel le très honorable premier ministre n'a pas fourni les explications qui auraient été mises à ce qu'il me semble, par considération pour la Chambre d'abord, et, en second lieu, pour le pays généralement. Quelles vont être, je le demande, les conséquences de l'adoption de cette mesure? Que va-t-il arriver, si nous prenons sur nous de construire une marine ou de faire des contributions en conformité de l'arrangement proposé de bonne foi par le gouvernement anglais et les délégués à cette conférence? Que va-t-il arriver, si nous assumons comme notre part légitime du fardeau de faire plus que défendre nos frontières, devoir auquel les Canadiens n'ont jamais un seul jour cherché à se soustraire, même, lorsqu'ils avaient des griefs très sérieux contre la métropole? Qu'arrivera-t-il, si telle est la ligne de conduite que l'on se propose de suivre, telle que, suivant moi, elle se trouve exposée dans les dernières lignes de ce [illegible]. Voici en résumé quelles seront ces conséquences:

1° Nous serons plus étroitement liés par la politique étrangère du gouvernement anglais, ses alliances offensives et défensives, pour cette raison que nous nous engageons à appuyer par la force l'action extérieure de l'empire.

Telle sera, je le déclare, la première conséquence: nous nous trouverons activement engagés dans les démêlés du gouvernement anglais avec l'étranger. Nous cessons de dire que nous sommes une dépendance de l'empire, que nous n'attaquerons pas, que nous continuerons de jouer le rôle que nous jouons depuis un demi-siècle, et que nous prenons, comme notre part du fardeau, la défense du Canada dont autrement la Grande-Bretagne serait chargée.

2° Si le projet émis par le congrès de la défense impériale est approuvé par nous, nous serons tenus de prendre part comme belligérants à toutes les guerres de l'empire.

Je dis qu'il ne nous est pas possible, aux termes de l'entente conclue, d'éviter un tel résultat; il en découle nécessairement. Mon ami M. Bourassa a fait observer l'autre jour à Montréal que nombre de guerres avaient eu lieu même depuis que nous nous sommes chargés de la défense de nos propres frontières.

Jamais la métropole a-t-elle songé à demander notre participation à ces guerres, si ce n'est à l'occasion de la guerre du Sud-Africain qui s'est faite dans des conditions très particulières. Nous n'étions nullement en relations avec ces pays, nous ne connaissions rien des circonstances qui avaient provoqué ces guerres. Quelques-unes étaient des guerres de conquêtes, je ne dis pas d'injuste conquête; quelques-unes s'imposaient peut-être à la Grande-Bretagne, mais on ne nous a jamais demandé d'y participer.

3° Nous devenons solidaires de la Grande-Bretagne à l'égard de ses engagements envers les nations étrangères.

La Grande-Bretagne a pris des engagements très sérieux, susceptibles de déterminer des guerres très onéreuses avec des nations étrangères. Je dis que nous, Canadiens, sous peine de passer pour infidèles à nos promesses, et même sous peine de passer pour des lâches, nous serons obligés de prendre part à ces guerres, à ces terribles conflits, suite des garanties données par la Grande-Bretagne et qui peuvent éclater d'un jour à l'autre. Qu'on me permette d'énumérer ces garanties. Elles sont inscrites dans les traités que de temps à autre la Grande-Bretagne a conclus, traités qui ne nous regardent aucunement. Mais ils n'en ont pas moins force exécutoire, et j'ose dire, en dépit de mes faibles connaissances en histoire ainsi que des faits qui ont déterminé ces conventions, qu'il viendra un temps où la Grande-Bretagne sera appelée à remplir ses engagements, qu'il s'ensuivra des guerres, et que nous devrons y prendre part. Nous ne saurions convenablement nous soustraire à cette obligation une fois que nous nous serons liés par cette convention. La Chambre me permettra de la référer à un ouvrage de M. Thomas Gibson Bowles, 1856, où je relève le passage suivant:

On se figure parfois que la Grande-Bretagne est tenue de ne pourvoir qu'à la défense de ses îles. Rien de plus inexact. Elle est tout aussi obligée de pourvoir à la défense de l'Inde et de ses autres possessions et colonies disséminées sur divers points du globe. En outre, elle est tenue par des engagements très solennels, dont quelques-uns de date très ancienne, à garantir l'intégrité du territoire d'autres pays.

Elle ne saurait faillir à ces engagements, et nous ne saurions la laisser à elle-même pour le maintien de ces garanties, une fois que nous aurons participé à cette convention.

Ainsi, aux termes de l'article 7 du traité de 1839, elle a garanti l'indépendance et la neutralité à jamais de la Belgique.

Elle s'est engagée, aux termes du traité de 1846, dans le cas d'invasion, à protéger Chusan (archipel sur la côte est de la Chine) et ses dépendances et à les remettre en la possession de l'empire chinois.

Aux termes du traité de 1867, elle a garanti à jamais la neutralité du grand duché de Luxembourg.

Par la déclaration de 1815, elle a garanti l'intégrité et la neutralité à jamais de la Suisse.

Par le traité de 1855, elle s'est engagée à défendre par le moyen de sa marine et de

son armée de terre le territoire de la Norvège et de la Suède, à l'encontre des prétentions de la Russie.

Aux termes du traité de 1856, elle garantit l'indépendance et l'intégrité territoriale de l'empire ottoman (turc), en Europe.

Aux termes des traités de 1832 et de 1863, elle a garanti l'indépendance de la Grèce comme état monarchique, et par le traité, de 1863, la neutralité à jamais des îles Ioniennes.

Aux termes du traité de 1878, elle a particulièrement garanti contre les prétentions de la Russie toutes les possessions de l'empire ottoman (turc), en Asie, s'engageant à les défendre par la force de ses armes.

Elle s'est engagée à " respecter l'indépendance " du sultan de Mascate (côte sud du golfe d'Oman, à proximité de l'océan Indien) par la déclaration de 1802, et, aux termes d'une entente avec la Russie, formulée dans la correspondance échangée de 1834 à 1888, à " favoriser l'intégrité et l'indépendance " de la Perse.

Et plus particulièrement et à maintes et maintes reprises, aux termes de divers traités conclus à diverses dates de 1373 à 1703, la Grande-Bretagne s'est engagée à défendre et protéger son allié le plus ancien, le Portugal, ainsi que " toutes ses conquêtes et colonies ", —obligation qui paraît s'étendre à la baie de Delagoa, en Afrique.

Ainsi, déclare M. Bowles, seule ou de concert avec d'autres puissances, la Grande-Bretagne s'est liée par les engagements les plus graves et les plus solennels, inscrits dans les traités, en ce qui regarde la Belgique, le Luxembourg, la Suisse, la Suède, la Turquie, le Portugal, la Grèce, Mascate, la Perse, et la Chine; engagements qu'à un moment donné il pourra ne lui être possible de remplir, que par l'emploi de la force, et qui requerront peut-être la mise en œuvre de tous ses moyens.

Ce que j'en dis est pour mettre en relief un aspect de la question sur lequel on n'a pas insisté suffisamment jusqu'ici dans le cours du débat. Or, je déclare que nous garantissons l'intégrité de l'empire—c'est ainsi que je comprends cette convention—tel est l'engagement que nous prenons, pourquoi chercher à nous faire illusion à ce sujet? Nous ne recevons aucune garantie quant au maintien de l'intégrité de notre propre Dominion. Et ce qui est plus important encore, nous n'avons aucunement voix à l'administration des affaires de l'empire, tout en étant liés par les engagements pris par l'empire à l'égard de pays étrangers. Nous subirons les conséquences résultant de ces engagements dans l'ordre politique et financier, sans avoir été représentés en vue de leur conclusion, et sans en être responsables administrativement. Je dis donc que du fait de cette législation, nous nous associons avec la Grande-Bretagne, puissance mondiale, en relations très étroites et très multipliées avec toutes les nations, et nous nous imposons l'obligation d'une continuelle vigilance. On me permettra de citer ici un article sur le sujet d'un journal de l'Ontario le " Weekly Sun," en date du 26 janvier dernier:

Certaines considérations d'un intérêt tout particulier ressortent de la discussion; l'une se dégage du discours de sir Wilfrid Laurier; l'autre des déclarations de M. Monk.

Le premier ministre déclare que lorsque la Grande-Bretagne est en guerre le Canada l'est également. Au point de vue théorique il en a toujours été ainsi; mais la réalisation pratique de cette théorie va s'effectuer à tous égards si l'on donne suite au projet de construction d'une marine canadienne. Dans le cours de l'existence de la génération actuelle, la Grande-Bretagne s'est trouvée engagée dans dix ou douze guerres de peu d'importance, sans que la population de notre pays l'ait même soupçonné. C'est que le théâtre des hostilités était éloigné et que le Canada ne prenait point part activement à la guerre. Tant que nous nous contenterons d'avoir une armée de terre, la Grande-Bretagne pourra s'engager dans des guerres très importantes avec des pays éloignés, sans que le Canada prenne part activement aux hostilités, à moins que notre Parlement et la population ne décident ouvertement d'expédier des troupes canadiennes sur le théâtre de la guerre. Si nous établissons une marine, l'état des choses va changer complètement. Une marine ayant nécessairement la mer pour son champ d'action, ses officiers, porteurs de commissions du roi, seront placés sous la même direction que les officiers de la marine royale, porteurs de commissions semblables. Par suite, dès que la Grande-Bretagne s'engagera dans une guerre, aussitôt, s'il se trouve un navire de guerre du Canada à portée du champ des opérations, le Canada, du fait de sa marine, se trouvera de son côte engagé dans la guerre.

Les conséquences découlant de cet état de choses ont été bien exposées par M. Monk. Le Canada se trouvera ainsi, sans exercer aucune direction sur les actes de la diplomatie anglaise et sans prendre part à la confection des traités conclus par l'Angleterre, inopinément engagé dans une guerre du fait de ces actes diplomatiques ou de la confection de ces traités. En d'autres termes, des hommes d'Etat anglais, qui ne sont pas responsables envers notre population, qui n'ont pas à se présenter à l'élection dans des circonscriptions canadiennes, vont se trouver à même de réquisitionner des troupes armées et entretenues par nous et à leur faire prendre part à toute guerre que la Grande-Bretagne jugera à propos de déclarer. Nous pourrons nous trouver d'un jour à l'autre engagés dans un conflt sans notre consentement, et dans un conflt que la conscience des Canadiens ne saurait approuver.

C'est possible. Les membres de la députation sont au fait de cette guerre avec la Chine qu'on a appelée la guerre de l'opium, guerre faite par l'Angleterre en vue d'obliger la Chine à ouvrir ses ports à traiter aux commerçants d'opium de l'Inde. Il est possible que la Chine s'y fût engagée par certains traités; mais en tout cas, telle était la fin de cette guerre. Dans l'hypothèse où pareille guerre serait déclarée, serait-ce avec beaucoup d'enthousiasme que le Parlement se réunirait et que la popula-

tion canadienne s'engagerait dans une guerre qui devrait nécessairement entraîner une dépense d'au moins quinze ou vingt millions, dans le but de forcer ces braves Chinois à consommer de l'opium? J'en doute. Mais je reprends la citation:

Voici une autre conséquence de cette situation, et qui n'a été signalée, ni par M. Monk, ni par le premier ministre. Dans ces conditions, le peuple canadien se trouvant à porter la responsabilité de la politique anglaise, son attention va se détourner de plus en plus de la politique canadienne pour ne plus s'occuper que de ce qui se passe dans la Grande-Bretagne. Or, la politique canadienne est déja suffisamment compliquée. Notre pays couvre un vaste territoire; les intérêts d'une région ne sont pas toujours conformes à ceux d'une autre; nous avons des représentants de toutes les races sous le soleil; nous avons d'énormes ressources à mettre en exploitation.

Pour résoudre les problèmes qui nous sont soumis nous avons besoin de la plus haute sagesse, du sens politique le plus judicieux. Si nous sommes constamment distraits par la politique de l'ancien monde et troublé par les querelles du vieux continent, il nous sera impossible de donner à la situation de notre propre pays toute l'attention minutieuse et assidue qu'elle réclame.

Je dois citer aussi un extrait d'un autre article du même journal et de la même date intitulé "Partie du plan général", car cela vient à l'appui de ce que j'ai dit il y a un instant, comme résultat d'une vue d'ensemble de ce qui s'est passé à la conférence.

Cette proposition de créer une marine canadienne n'est qu'une partie d'un plan général que l'on est maintenant à mettre à exécution. Elle a été précédée d'une modification de la loi de la milice, conférant au Gouvernement le pouvoir, qu'il n'avait pas auparavant, d'envoyer les forces de terre en dehors des frontières du Canada. Cela est accompagné d'une réorganisation de ces mêmes forces qui les fera correspondre avec l'organisation de l'armée britannique afin que les troupes britanniques et canadiennes puissent s'entendre lorsqu'elles seront appelées à agir conjointement dans une guerre étrangère. L'intention de ceux qui donnent l'essor à ce nouveau mouvement est de développer graduellement en ce pays des forces navales et militaires considérables qui formeront partie d'une puissance militaire aux proportions mondiales et seront disponibles, sur appel, pour le service dans tout pays où les autorités centrales pourront les appeler.

Pareil plan ne saurait être mis à exécution dans son entier sans effectuer un changement fondamental dans le caractère et les aspirations de notre peuple.

L'auteur démontre ensuite très exactement et très sagement, je crois, que toute la manière de voir, l'idiosyncrasie, si je puis me servir de cette expression, la mentalité du peuple du pays seront complètement modifiées, et cette transformation sera celle d'un nouveau monde et d'une jeune nation en un vieux monde, avec tous les vices, les

embarras et les difficultés qui résultent d'un changement aussi subit.

Je dis donc que nous n'avons ni contrôle sur le Gouvernement, ni représentant au Parlement qui font et défont les guerres et régissent nos destinées.

Maintenant, je veux dire un mot ou deux au sujet de la nature de ce changement proposé, et je vais le faire brièvement. Jusqu'en 1894, et même jusqu'à une date plus récente, le gouvernement britannique n'a jamais songé à demander au Canada autre chose que de pourvoir à sa propre défense. Jusqu'en 1894, jamais on n'avait demandé plus que cela, bien que la question eût été l'objet de l'attention constante du gouvernement impérial, et bien qu'en plus d'une occasion ce gouvernement nous eût donné sous une forme autorisée et officielle communication des conclusions auxquelles il en était arrivé. Comme je l'ai déjà dit, en ce qui concerne la défense nous n'avons jamais hésité à remplir le devoir qui semblait nous avoir été imposé avec raison. Nous en avons donné la preuve en 1776. Le très honorable premier ministre a rappelé ce que nous avons fait dans le temps. Nous en avons donné une autre preuve en 1812 et 1814.

Le peuple du Canada n'a épargné aucun sacrifice pour protéger le pays contre l'invasion américaine. Nous avons alors fait tout notre devoir et l'histoire l'atteste. Après que nous eûmes réussi à obtenir le gouvernement responsable en 1848, le gouvernement britannique a commencé à insister—je ne dis pas qu'il a eu tort; je dis qu'il a eu raison—que comme corollaire de la liberté que nous venions d'acquérir, nous devions pourvoir à notre propre défense et il importe que nous remplissions ce devoir. J'ai dit cela lorsqu'en réponse à un appel de mes électeurs je leur ai exprimé mon opinion sur cette question. Nous avons alors compris en ce pays qu'il nous fallait organiser notre propre défense et l'attitude de Cartier et de ses collègues, sur ce point, n'est pas douteuse. Nul n'a jamais suggéré alors que nous dussions aller au delà. Les déclarations de Cartier et de Macdonald le prouvent. Je ne crains pas d'affirmer que les traditions du parti conservateur, telles que je les comprends, démontrent le fait que tel était le programme du parti. Il partait du principe qu'ayant obtenu le gouvernement autonome nous devions assumer la charge de pourvoir à notre défense. Ces déclarations n'ont jamais dépassé cela, et lorsque, parfois, l'on rappelle certaines expressions énergiques de la part de sir Georges Cartier et de sir John Macdonald sur la nécessité du maintien du lien britannique, ces expressions ont toujours été employées en réponse aux effusions des amis du premier ministre, du premier ministre lui-même, lorsqu'ils préconisaient les programmes tels que ceux qu'a décrits aujourd'hui mon honorable

ami le chef de l'opposition; lorsqu'ils parlaient de briser les barrières qui nous séparaient des Etats-Unis et prétendaient que notre destinée inévitable était d'être absorbés par la grande république. Mais vous ne trouverez nulle part dans les remarques de ces grands précurseurs du parti conservateur actuel, nulle part dans les discours de sir John Macdonald ou de sir Georges Cartier, ou de leurs successeurs l'expression de l'idée que nous devrions aller au delà de notre position actuelle. J'ai eu l'honneur, bien que je fusse alors très jeune, de connaître feu sir John Macdonald et aussi feu sir Georges Cartier, qui était un ami intime de ma famille, et dont je puis dire avec le poëte qu'il a fait sauter mon enfance sur ses genoux, et je sais que ces deux hommes étaient de fidèles sujets de la couronne et opposés à tout programme devant conduire à la rupture du lien colonial qu'ils considéraient comme si essentiel à notre bien-être.

Mais tout homme qui a étudié l'histoire, tout homme qui a lu les documents officiels de l'empire qui parlent du Canada, depuis 1860 à 1867, tout homme qui a lu la vie de sir Georges Cartier, sait qu'il n'est jamais allé au delà de ce programme et toute tentative de prouver qu'il est allé plus loin devra nécessairement échouer.

J'ai dit, il y a un instant, que l'Angleterre elle-même nous a exposé d'une façon officielle sa manière de voir au sujet de la défense. Je voudrais rappeler ce qui est arrivé en ce pays il y a plus d'un demi siècle durant la guerre américaine. Le duc de Newcastle proposa alors au gouvernement canadien—c'était au temps de l'Union des deux Canadas—de faire trois choses. Il nous proposait d'organiser au Canada un effectif militaire de 50,000 hommes, de voter sous la direction des autorités impériales les subsides nécessaires pour cinq ans. Qu'il me soit permis de rappeler comment cette proposition a été reçue par le gouvernement canadien; et je ne saurais le faire d'une façon plus complète qu'en citant un mémoire préparé par le cabinet canadien en 1862, pour être remis à Son Excellence le Gouverneur général et transmis par Son Excellence au duc de Newcastle. Ce mémoire prouve que les hommes d'alors, qui ont pris part à la conquête de nos libertés politiques, étaient des hommes qui comprenaient mieux que ceux qui sont aujourd'hui à la tête du gouvernement du pays ce que comportait cette demande. Permettez-moi de citer le mémoire:

> Une autre proposition comprise dans la dépêche de Sa Grâce est bien propre à provoquer la surprise. Les conseillers de Votre Excellence veulent parler de cette partie de la dépêche dans laquelle Sa Grâce propose de soustraire au domaine du Parlement le contrôle des fonds requis pour des fins militaires. Sa Grâce sait évidemment que cette proposition offre l'aspect d'un empiètement sur les privilèges de la représentation du peuple, et il est certain que nulle mesure susceptible de cette interprétation ne sera jamais et ne doit pas être admise par un peuple héritier des libertés garanties par les institutions britanniques. Le parlement impérial garde, avec un soin jaloux, les moyens de maintenir l'effectif militaire et naval de l'empire. Ses crédits sont votés annuellement et jamais le ministre le plus puissant n'a osé proposer à la Chambre des communes l'abandon de son pouvoir de contrôle pour une période de cinq ans. Si l'action perturbatrice de la politique ordinaire est une raison valable pour enlever au Parlement la direction finale des préparatifs militaires, cela est tout aussi applicable en Angleterre qu'au Canada. Ce que la Chambre des communes ne voudrait jamais admettre même en temps de danger ne sera probablement pas admis par la législature du Canada. Quels que soient les maux inhérents aux institutions représentatives, le peuple d'une province britannique n'oubliera pas qu'ils sont anodins en comparaison de ceux qui sont inséparables du pouvoir arbitraire. Les libertés populaires ne sont en sûreté que lorsque l'action du peuple restreint et guide la politique de ceux qui sont investis du pouvoir de diriger les affaires du pays. Elles sont à l'abri du despotisme militaire, dont un gouvernement corrompu ne peut se servir que lorsqu'il a entre les mains les moyens de disposer des subsides requis pour le maintien de l'organisation militaire.
>
> Sa Grâce le secrétaire d'Etat aux colonies propose "une union pour la défense". Une union des provinces des possessions britanniques de l'Amérique du Nord pour la formation et le maintien d'un système uniforme d'organisation et d'instruction militaire, ayant un fonds commun de défense, et approuvée par le gouvernement de Sa Majesté, une union dont les détails émaneraient du secrétaire d'Etat, et dont la direction serait entièrement indépendante des diverses législatures locales. Les conseillers de Votre Excellence n'hésitent pas à exprimer l'opinion qu'il ne saurait être question, pour le moment, d'une alliance de cette nature.
>
> Les conseillers de Votre Excellence en arrivent maintenant au principe général qui forme la base de l'argumentation de Sa Grâce. Que le droit de jouir d'un gouvernement autonome entraîne pour un peuple le devoir de pourvoir à sa propre défense, c'est là une proposition qui, dans un sens abstrait, est indiscutable; mais elle n'est indiscutable que dans le cas d'Etats qui sont souverains par eux-mêmes; et lorsqu'il s'agit des rapports entre une colonie et la métropole, on ne saurait dire que cela est vrai dans le même sens.

Tout le mémoire est rempli de protestations contre l'application du principe que les forces navales et militaires du Canada devraient être dirigées par un pouvoir autre que la législature qui les a établies.

Permettez-moi, maintenant, de citer un mémoire préparé il n'y a pas bien longtemps—non par une conférence, mais par un comité spécial du conseil privé de l'empire. Le conseil privé a lui-même étudié cette affaire en 1896, et a fait un rapport concernant la défense de l'empire, rapport auquel le duc de Devonshire a fait

allusion dans son discours prononcé à la réunion de la Ligue de l'empire britannique le 3 décembre 1896. Voici ce qu'a dit le duc de Devonshire:

J'ai constaté, avec beaucoup de satisfaction à ma rentrée en fonctions, après être resté pendant de longues années en dehors de la vie publique, le progrès qui a été fait dans d'étude de la grande question de la défense impériale. Il existe maintenant, depuis de longues années, un corps politique nommé le comité de la défense coloniale composé des représentants de l'amirauté, du War-office et du bureau colonial. Ce corps a fait une étude complète de la question de la défense coloniale telle qu'elle intéresse chaque colonie de l'empire britannique. Il a étudié la question au point de vue de chaque colonie, et chaque colonie, que ce soit une colonie régie directement par la couronne ou une colonie autonome est maintenant en possession des vues du gouvernement de Sa Majesté quant à la nature de l'attaque—de l'attaque possible—à laquelle chacune d'elle peut être exposée, et quant aux moyens de défense qu'il est possible d'opposer à ces attaques. Chaque gouvernement colonial sait maintenant ce que le gouvernement impérial est prêt à entreprendre pour sa défense et ce qu'il devra entreprendre lui-même. Bien que les instructions de ce comité ainsi que les plans qu'il a dressés soient et doivent demeurer, dans une large mesure, de nature confidentielle, je suis autorisé à donner publicité aux principes servant de base à ces projets; de sorte que, non seulement le public britannique, mais tous nos co-sujets des colonies sachent tout ce que le Gouvernement est disposé à entreprendre pour la défense des colonies et les devoirs que celles-ci, à son avis, doivent s'imposer. Voici quels sont ces principes: maintien de la suprématie navale ou de la maîtrise de la mer, pris comme base du système de défense impériale contre les attaques d'outremer. Voilà le maître principe qui a présidé au système de défense de l'empire, principe parfaitement reconnu par l'amirauté qui a assumé la responsabilité de protéger tout le territoire britannique contre l'invasion organisée outre-mer. Pour réaliser ce grand objectif, l'amirauté exige le pouvoir absolu de disposer de ces forces de la manière la plus propre à assurer le succès, et elle n'entend pas limiter l'action d'une partie quelconque de ces forces au voisinage immédiat des endroits qu'il est plus facile de protéger, à son avis, en opérant à distance.

Il est reconnu, toutefois, que les navires de Sa Majesté occupés à poursuivre et à détruire les escadres de l'ennemi ne seraient peut-être pas en mesure d'empêcher les incursions que les croiseurs hostiles en quête de butin pourraient tenter sur les ports britanniques La force de cette attaque varierait dans les différentes parties du monde, selon la puissance des marines ennemies, la proximité de leurs bases et des troupes qui sont ou qu'on pourrait facilement y transporter, en prévision de la guerre. Cette force varie aussi, de temps à autre, avec le changement des combinaisons politiques. Mais il est improbable que ces incursions ou raids soient l'œuvre d'un grand nombre de vaisseaux, et pareilles attaques ne sauraient avoir de résultats durables, à moins qu'on ne puisse y débarquer des troupes. Jamais on ne réussirait à réunir et à transporter au delà de quelques milliers d'hommes, sans effectuer des arrangements et des préparatifs de nature à faire figurer les opérations dans la catégorie de celles que l'amirauté cherche à empêcher.

Contre une incursion du genre indiqué, on a jugé nécessaire de donner la sécurité voulue à ces stations qui sont essentielles à la marine pour faire le charbon, pour équiper ou armer de nouveau les navires et pour effectuer les réparations voulues. Les ports affectés à cet objectif ont été choisis par l'amirauté, et on a centralisé sur leur défense les ressources dont peut disposer le gouvernement impérial en fait d'hommes et d'argent, pour être utilisés au dehors. Indépendamment des ports fortifiés pour la marine, il existe d'autres ports qui, bien qu'ils n'entrent point dans ce qu'on peut appeler le plan stratégique général, sont aussi exposés, par suite de leur importance commerciale, à des raids ou incursions et qui ont besoin de moyens de défense pour la protection de leurs intérêts particuliers en jeu. Les ressources des postes qui, de l'avis de l'ennemi, autoriseraient les graves risques qu'entraînerait un raid dirigé contre ces places, sont généralement suffisantes pour que l'on confie la défense locale à des moyens de nature locale; et lorsque le danger de l'attaque auquel on est exposé et les ressources voulues pour résister à l'attaque coexistent on a tenu pour admis que la colonie a le devoir de subvenir à sa propre défense. Lorsqu'il s'agit de places de ce genre, le comité a préconisé la création de défenses fixes suffisantes pour empêcher que les croiseurs hostiles ne les occupent sans être molestés, mais il préconise l'armement de troupes suffisantes pour repousser victorieusement les forces qu'un ennemi doit débarquer sur le rivage s'il veut qu'il résulte de son attaque quelque avantage durable. Des troupes sans travaux peuvent découvrir un ennemi et déjouer ses projets. Des travaux sans troupes sont inutiles et illusoires. Il importe d'appuyer sur ce fait, vu que les fortifications donnent une apparence et un sentiment de sécurité qui n'est nullement justifié, à moins qu'elles ne soient défendues par une garnison de soldats bien dressés et appuyés par des forces mobiles; et vu, en outre, que les dépenses effectuées pour les défenses entraînant tantôt des frais considérables tantôt des frais moindres, peuvent adapter aux exigences des budgets sujets à fluctuation plus facilement que les dépenses consacrées à des troupes dont la valeur est subordonnée à leur stabilité.

J'abrège cette citation, mais il ressort de là que le gouvernement britannique lui-même, en 1894 ou vers cette époque, formula un plan qui fut l'objet d'une étude approfondie; et le duc de Devonshire déclara: "Nous avons officiellement communiqué ce plan aux colonies, afin qu'elles puissent agir en conséquence." C'était là un projet clairement formulé, aux termes duquel nous ne nous sommes pas écartés du système que nous avons toujours suivi;

M. MONK.

celui de défendre nos propres rives. Mais il faudrait y ajouter l'outillage convenable de nos formes de radoub et de nos stations de charbon, puis les armements de nature à nous permettre de nous défendre pleinement contre ces incursions soudaines. Personne, que je sache, au pays n'est hostile à ce plan ou ne s'aviserait de nier qu'il faille se protéger contre ces attaques, car un raid est toujours chose possible. Voici ce que j'affirme: à la conférence de 1907, à laquelle assista le premier ministre, et au sein de laquelle il déclara positivement que nous ne saurions accepter pareil projet, le plan soumit à la conférence ne différait guère de celui-là. Il y eut, toutefois, une minime addition. Lord Tweedmouth, en portant la parole devant la conférence, fit une déclaration catégorique que, du reste les représentants du gouvernement britannique avaient toujours formulée, et la voici: " Nous demandons, comme condition essentielle, la direction absolue, en temps de guerre, de toutes les forces navales, coloniales ou autres; mais il répéta ce que le duc de Devonshire avait déclaré devant la Ligue britannique en 1897 et ce qu'il avait, en outre, affirmé dans une circonstance importante, devant la chambre des lords, en réponse à une question posée par lord Minto, à savoir: que c'était là tout ce qu'ils exigeaient de nous.

Lord Tweedmouth ajouta qu'il nous faudrait de petits torpilleurs et des contre-torpilleurs qui, disait-il, ne pourraient jamais traverser l'océan, mais qu'on pourrait utiliser comme complément de ce projet de défense. Il n'alla pas plus loin. Et ici je me permettrai une observation à l'adresse du premier ministre qui s'est servi de paroles si sévères à mon adresse, au moment de la présentation du projet de loi; oui, il s'est servi d'un langage fort violent, qui me remet en mémoire ces mots du poète:

There never was heard such a terrible curse;
But what gave rise
To such a surprise
Was that nobody felt a penny the worse.

Ce qu'affirmait la résolution du 29 mars dernier, c'est qu'il faut commencer l'organisation de la défense de l'empire, et comment? Sur la base posée, à la dernière conférence impériale. Eh bien, la base posée à la dernière conférence impériale, sauf les petits torpilleurs mentionnés par lord Tweedmouth, était décidemment la base du projet formulé par le duc de Devonshire, projet que je n'entends pas combattre. C'était, à mon avis, un projet raisonnable. A tout le moins, je ne m'oppose pas à ce que nous nous chargions de cette partie de la défense commune de l'empire. Mais aujourd'hui nous sommes en présence d'un projet tout à fait différent, qui n'a jamais encore été discuté ni au sein de ce Parlement, ni devant le peuple. Je puis donc affirmer sans crainte que c'est là une innovation; c'est tout une évolution qu'on a en vue.

Et quels sont les initiateurs de ce changement. Je le demande à la Chambre, qui a apporté tant de zèle à faire graduellement progresser cette innovation, à tel point que nous sommes aujourd'hui en présence de ce projet qui est absolument différent des deux autres et du troisième plus ancien, qui date de 1862? A mon avis, c'est d'abord, en grande partie l'œuvre de la société de la fédération impériale, qui aboutit à l'avortement, parce qu'elle n'avait pas de caractère représentatif et qu'au début elle avait hardiment proposé un projet pour la réalisation duquel nous n'étions pas préparés, à savoir: l'union politique; virtuellement comprise dans le projet actuel; puis, lorsque cette société eût disparu, on organisa la ligue de l'empire britannique qui s'empara du projet, et depuis cette époque, les membres de cette société anti-canadienne n'ont cessé de remuer ciel et terre pour amener la réalisation de ce système qui rencontre tant d'hostilité chez un si grand nombre d'entre nous. Parcourez la liste des membres actifs de cette société. Vous vous convaincrez que ce ne sont nullement des hommes marquants dans la société; ce sont des individus fort respectables; mais lisez leurs discours et vous constaterez qu'ils sont allés déclarer en Angleterre que ce projet est fort populaire et que le pays l'accepte avec joie. Qui les autorise à faire pareille affirmation? Le colonel Denison ou M. Small, à une de leurs réunions, après avoir félicité l'assemblée de ce que la presse est exclue, affirme qu'il est de notoriété publique que la guerre décime les marins; que la Grande-Bretagne éprouve beaucoup de difficulté à remplir les cadres de sa marine; qu'elle pourrait facilement faire ce recrutement au Canada où il y a 75,000 hommes à sa disposition, comme réserve navale; bref, que le peuple a grandement à cœur de mettre cette réserve à la disposition de l'empire britannique.

Je le déclare ici, ces messieurs n'étaient nullement autorisés à faire pareilles assertions et ils ne représentent nullement le sentiment populaire.

Je l'ai déclaré, de concert avec d'autres, ce projet, si on le présente bien au peuple, prouvera qu'il porte dans ses flancs la ruine de notre droit au gouvernement autonome. J'affirme, en premier lieu, qu'il tend à nous priver de la direction de nos forces militaires et navales. Il nous lie aux conséquences de la politique extérieure du gouvernement de Downing-street, où nous n'avons pas voix au chapitre et que nous ne saurions tenir responsable. Il nous laisse pour ainsi dire avec de vastes pouvoirs d'ordre municipal. Si vous enlevez à un pays, à une nation quelconque, le droit de diriger, du moins comme le font d'ordinaire les nations libres, ses relations avec

les autres pays, vous le privez d'un droit des plus précieux inhérents à une nation.

A l'égard de ce système, je dois ajouter qu'il diffère de celui qui fut inauguré, lorsque le Canada obtint le gouvernement responsable en 1848; il diffère essentiellement du rapport du comité de la défense impériale ainsi que des propositions suggérées par lord Tweedmouth, en 1907. Ce projet, en réalité, est semblable à celui présenté à la dernière conférence impériale par le très honorable M. McKenna projet beaucoup plus étendu qui n'a jamais été discuté au Canada et qui y est inconnu.

Il reste beaucoup à dire sur cette question et si je suis en mesure de le faire, je m'exprimerai en temps utile. Mais avant de reprendre mon siège, je désire dire un mot au sujet d'un reproche qui nous a été adressé à nous tous, par presque tous les journaux du pays, reproche des plus injuste et des plus immérité. On nous a taxés d'ingratitude, nous qui professons les opinions que j'ai exprimées ici; on nous a appelés des misérables, n'obéissant à d'autres sentiments que celui de l'égoïsme et on prétend que ce qu'on nous demande aujourd'hui, ce sacrifice injustifié de notre liberté, à mon avis, nous le devons à la mère patrie. Sans elle, nous ne serions absolument rien dans ce pays et j'ai entendu quelqu'un déclarer ici, aujourd'hui, que si la Grande-Bretagne venait à perdre l'empire de la mer, nous disparaîtrions de suite. Cela me remet en mémoire le vieil adage sur la destinée de Rome: "Tant que le Colisée demeure debout, Rome subsiste; si le Colisée tombe, Rome disparaît avec lui, et le monde avec Rome." Les députés en conviendront, quand un homme public demeure sous le coup de ces accusations pendant plusieurs semaines, il ne saurait avec sérénité entendre formuler à son adresse ces graves reproches d'ingratitude et d'égoïsme, et bien que je ne veuille pas m'étendre sur ce chapitre, je présenterai une courte observation à cet égard.

Notre dette est-elle si grande? Devons-nous tout à la mère patrie et n'avons-nous rien fait nous-mêmes relativement aux affaires extérieures ou pour notre propre développement politique? Sommes-nous restés comme des éponges ou des méduses, jouant simplement un rôle passif à ce sujet et comme si tout ce qui pouvait être fait devait l'être par la mère patrie?

Un mot à ce propos. Voyons comment nos affaires diplomatiques ont été traitées par la mère patrie depuis 1782, pour commencer dès le principe. Je ne veux pas prétendre qu'il n'y ait pas de bonnes justifications pour ce qui a été fait. Nous avions un immense territoire, nous étions un petit peuple et le gouvernement d'alors devait s'occuper des intérêts d'un vaste empire. Ce fut à cette époque, soit dit en passant, sous l'influence de notions étrangères, au sujet de ses possessions, qu'il fût bientôt obligé d'abandonner son système de gouvernement, et je ne crains pas de dire que, s'il ne l'avait pas abandonné, le drapeau britannique ne flotterait pas aujourd'hui sur une seule de ses possessions. Je ne parlerai pas de ce qui arriva en 1782. La plupart des députés qui siègent ici ont lu l'histoire de nos négociations avec les colonies américaines révoltées, quand le gouvernement anglais a envoyé à Paris, pour rencontrer des hommes tels qu'Adams, Benjamin Franklin et Jay, M. Oswald et M. Vaughan, qui ne connaissaient absolument rien de notre pays, qui n'avaient aucune expérience diplomatique et qui, si on les avait laissés libres—je pense même que si lord Shelbourne lui-même avait été libre—auraient adopté une ligne de conduite telle que le Canada n'existerait même plus aujourd'hui.

Comme chacun le sait, si M. Strachey, l'envoyé diplomatique spécial de l'Angleterre, n'était pas survenu au dernier moment pour sauver les débris du territoire britannique qui existent aujourd'hui sur ce continent, tout aurait été jeté par-dessus bord. M. Oswald désirait donner tout le Canada, la Nouvelle-Ecosse et le reste; il appelait ce territoire l'arrière-pays, un marécage sans aucune valeur et quand M. Vaughan vit cela, il courut chez Franklin, très rusé diplomate, et ses associés qui étaient bien supérieurs à ces deux hommes, et il les persuada d'abandonner une grande étendue de territoire important.

Ainsi que je le disais, les deux négociateurs étaient à l'époque désireux d'obtenir le consentement du gouvernement anglais pour céder le Canada et la Nouvelle-Ecosse comme n'ayant aucune valeur. Je ne veux pas entrer dans des détails, mais ils abandonnèrent un territoire de plus de quatre millions d'acres, constituant aujourd'hui sept des plus fertiles et des plus magnifiques états de l'Union américaine, auxquels Jay, Adams et les autres reconnaissaient n'avoir absolument aucun droit. Ainsi, aujourd'hui, nous sommes dépossédés de cette région fertile qui communique avec notre Nord-Ouest et nous sommes obligés de traverser un désert aride qui restera toujours comme une barrière entre nos concitoyens de l'Ouest et nous-mêmes.

Ils ont cédé le territoire indien; c'est une histoire connue de tout le monde. Et quand ils eurent fait cette cession, chacun savait, excepté ces deux innocents personnages, que l'ultimatum du congrès américain se réduisait à ceci: Donnez-nous l'indépendance pour les treize colonies et ne demandez aucune indemnité pour les loyalistes qui ont souffert du fait de la guerre. Tel était l'ultimatium. Mais Benjamin Franklin et Jay, prirent sur eux, comme ils l'ont expliqué eux-mêmes après et comme leurs biographes l'ont expliqué ensuite, d'insis-

ter sur ce morceau précieux de territoire qui avait été conquis par nos ancêtres, qui appartenait autrefois à la France et qui avait été cédé par la France à l'Angleterre. Ce territoire fut donné, bien que le congrès américain ne l'eut jamais demandé. Je ne vois rien là-dedans qui témoigne d'un grand désir de protéger nos droits.

Si vous continuez, que direz-vous du sacrifice consommé par le traité Ashburton? Lord Ashburton a dit que l'état du Maine n'était qu'un marais et il déclara à la Chambre des communes anglaise qu'il aurait été absurde de faire la guerre à propos de ce territoire ou à propos de cet autre territoire qui nous appartenait dans l'Ouest, l'état d'Orégon. Si quelqu'un veut connaître la valeur du territoire du Maine qu'il lise l'histoire de l'Intercolonial par sir Sanford Fleming et il apprendra quel sacrifice nous avons dû subir.

Je déclare que quiconque étudie avec soin ces négociations ne tardera pas à conclure que l'Angleterre était gouvernée à ce moment d'après des principes d'opportunisme et non pas simplement avec le désir de conserver intact le territoire qui appartenait à nous et à nos descendants. Et quant au traité de Washington, y a-t-il quelqu'un dans la Chambre qui, connaissant ce qui a été publié depuis lors, puisse douter qu'on ait discuté sérieusement—même quand nous avions acquis de l'importance, quand ce pays était une confédération, s'étendant vers l'ouest et était destiné à occuper toute la partie septentrionale de ce continent—quelqu'un doute-t-il que la question de céder le Canada, en règlement final de la réclamation de l'Alabama et des réclamations résultant de la guerre civile que le plénipotentiaire anglais à Washington—je crois que c'était sir Edward Thornton—a déclaré qu'il était prêt à céder le Canada, mais qu'il n'aimerait pas à le faire sans consulter la population? S'il était nécessaire de le prouver, je prendrais du temps pour citer des autorités. Mais nous n'avons pas même besoin d'aller si loin que cela. Chacun sait, et c'est une question qui s'est soulevée sous la génération actuelle, chacun connaît l'histoire des difficultés de l'Alaska.

Nous avons abandonné tous nos droits, avec le traité Clayton-Bulwer, à des privilèges importants, au moment même où cette difficulté de l'Alaska était prise en considération et quand, ainsi qu'il a été dit, je crois, par mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule), nous aurions dû tenir ferme à ces privilèges jusqu'à ce que nous ayons de notre côté obtenu un traitement juste et équitable pour nos réclamations. Tout fut abandonné sans que nous ayons obtenu d'équivalent. Et après ce qui nous a été dit ce soir, je m'étonne que ce qui s'est passé à propos de la frontière de l'Alaska, soit bien vrai. Est-ce vrai que lord Alverstone, après être tombé d'accord avec nos représentants canadiens sur le jugement qu'ils allaient rendre, s'est rendu le jour suivant à la dernière réunion de la commission de délimitation et que là, à l'immense surprise de sir Louis Jetté et de M. Aylesworth, il ait changé sa résolution et ait accordé deux îles importantes—importantes au point de vue stratégique—sans avoir conféré à nouveau avec ses collègues de la délégation? Comment pouvons-nous expliquer une chose pareille? Il est certain qu'au sujet de cette transaction, le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) lui-même a déclaré que nos représentations avaient été ignorées, que les trois délégués nommés par le gouvernement des Etats-Unis n'étaient pas, comme l'exigeait le traité, des juristes impartiaux. Mon très honorable ami a déclaré à la Chambre que le Canada avait fait alors des représentations, et pourtant le gouvernement anglais a accepté la nomination de ces trois représentants des Etats-Unis sans se soucier de notre protestation.

Des députés de cette Chambre se souviennent de ce qu'a dit le premier ministre à l'époque, dans un moment, suivant moi, de juste irritation. Je rappelle seulement ces faits et je n'ai pas l'intention d'entrer dans des détails. On pourrait citer beaucoup d'autres faits pour prouver cette prétention que quiconque dit que nous avons une dette de reconnaissance envers la mère patrie, relativement à ces nombreuses conventions qui ont de beaucoup diminué notre territoire, celui-là parle de choses qu'il ne connaît pas.

Mais passons pour un instant à l'œuvre qui a été accomplie à l'intérieur du pays. Que dire de cette prétention que si la suprématie britannique n'était pas maintenue sur l'océan, nous cesserions d'exister? Je pense que c'est pousser une assertion un peu trop loin. Dans ce pays, ce que nous possédons, en fait de développement économique ou d'institutions politiques libres, est notre œuvre propre. Nous les avons établies nous-mêmes. Et mon très honorable ami admettra que nous avons dû lutter pour obtenir des concessions de la mère patrie.

L'acte de 1774, l'acte constitutionnel de 1791, le gouvernement responsable de 1848, les différents actes constitutionnels de date plus récente, la confédération elle-même, tout cela a-t-il pris naissance en Angleterre et a-t-il été apporté ici pour être mis à exécution? Soyons justes; cela a été fait par notre population. C'est notre pays qui a dressé l'acte de la confédération et qui l'a porté en Angleterre pour en obtenir la sanction. C'est nous qui avons étendu la confédération d'un bout à l'autre du continent. Et le mérite de l'Angleterre est qu'elle a reconnu, ce que n'a pas fait l'Espagne, que si elle n'adoptait pas une politique libé-

rale avec ses grandes possessions, elle devrait se soumettre à la destinée qui finalement a frappé l'Espagne.

Je ne voudrais pas ouvrir le chapitre de 1837, comme l'a fait mon très honorable ami, mais je dois avouer à mes amis de la province de Québec qui siègent de l'autre côté, non pas que je les crois plus intelligents que mes amis d'origine anglaise qui siègent dans l'opposition, mais que c'est une surprise pour moi de voir qu'eux, qui savent ce que nous ont coûté de sang, de sacrifices et d'argent la liberté que nous avons gagnée, traitent si légèrement, d'une façon aussi enfantine le projet qui nous a été présenté aujourd'hui et qui, suivant moi, porte une grave atteinte au gouvernement indépendant qui nous a coûté si cher dans la province de Québec.

Je répète que c'est pour moi un sujet d'étonnement. Il n'y a pas si longtemps que des hommes étaient jetés en prison pour avoir réclamé précisément ces mêmes choses. Il n'y a personne dans cette Chambre qui voudrait continuer à vivre dans ce pays s'il ne jouissait pas de ce qui a été demandé par les quatre-vingt-douze résolutions. Pourtant, des hommes ont été jetés en prison pour avoir réclamé les libertés sans lesquelles nous ne pourrions pas vivre aujourd'hui—et, sans accusation sous de simples soupçons, des hommes respectables, des honnêtes gens furent jetés en prison où on les garda plus d'un an et ensuite remis en liberté sans forme de procès. D'autres ont été envoyés à l'échafaud. J'ai été intimement lié et apparenté avec des hommes qui n'étaient pas Canadiens français, le conseil et les défenseurs de ces hommes durant leur procès et d'après les renseignements que j'ai reçus d'eux, de ces hommes qui sont arrivés à une haute position dans la magistrature du pays, je puis dire que ce procès leur a laissé une bien triste impression. Que penser d'un fonctionnaire qui, étant bon dessinateur, était assis et esquissait avec légèreté un portrait d'un de ces hommes pendu sur un échafaud et le montrait à son voisin avant que le procès ne fût terminé! Mais je ne tiens pas à parler de ces événements aujourd'hui. Je dirai pourtant que si l'on continue ce système de stigmatiser comme un ingrat ou un lâche un homme public dont les convictions sont honnêtes, j'ouvrirai de nouveau ce chapitre et je dirai des choses qui imposeront le silence à jamais.

Dans toutes ces discussions de la conférence impériale j'ai été frappé du fait que nos représentants semblaient animés du désir de tout donner sans rien réclamer.

J'ignore si l'honorable ministre de la Milice et de la Défense et l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, que je regrette de ne pas voir ici, ce soir, ont été hypnotisés, mais à ces conférences on n'a rien réclamé. On aurait pu croire que des hommes habitués à la liberté britannique, aux privilèges britanniques, en recevant de semblables propositions, auraient exigé en retour quelques-uns de ces privilèges que tout sujet anglais est fier de posséder dans le monde entier. Mais non.

A une conférence, un délégué australien proposa que les traités de commerce de la Grande-Bretagne fussent comuniqués aux colonies, autant que la chose serait compatible avec les usages diplomatiques et les négociations confidentielles et cette proposition fut adoptée. Lord Tweedmouth, M. Chamberlain, et autres hommes publics anglais, comprenant que des obligations de cette nature comportaient un droit à la représentation, avaient déclaré, comme lord Tweedmouth, à la conférence de 1907: "Nous ne vous demandons pas ces sacrifices, sans vous offrir une part dans la représentation." Cette proposition était conforme à la doctrine anglaise. Mais de notre côté, rien ne fut demandé, rien ne fut réclamé. Je ne veux pas dire que si nous étions en présence d'une offre semblable, je l'accepterais; à chaque jour suffit son mal. Mais je constate encore une fois qu'on ne paraît avoir rien demandé en retour et que nous avons accepté ce projet de responsabilités illimitées, dans des conditions qui nous font voir sous un jour tout différent du sujet anglais qui habite les Iles Britanniques et qui dirige la politique extérieure de l'empire.

Je remarque qu'à une réunion du club des Femmes canadiennes de Québec, Son Excellence le Gouverneur général, dans un très joli discours, qui est un fort plaidoyer en faveur de l'impérialisme, disait:

> Y a-t-il au monde un peuple plus privilégié que celui qui habite la belle province de Québec? Votre foi, votre langue, vos lois sont sous la protection spéciale de la couronne. En retour de si précieux avantages, la couronne n'exige de vous que des sentiments de fidélité à son égard. Le mot impérialisme ne signifie pas intervention de l'Angleterre dans le gouvernement de votre pays; le mot impérialisme symbolise plutôt la puissance et la liberté. Puissance de chaque unité de l'empire; liberté absolue dans chacune d'elles.

Je ne soupçonne pas un seul instant que ces paroles de lord Grey devant les dames de Québec puisse exercer la moindre influence sur la solution de cette importante question politique. Nous n'en sommes pas rendus à cette situation qui a donné naissance au dicton: "Le royaume est tombé en quenouille". Mais je serais curieux de savoir en quoi ce projet augmente la somme de liberté dont nous jouissons actuellement et en quoi il accroît la somme des privilèges que nous avons réussi à obtenir et que nous possédons à l'heure présente.

Je disais, il y a un instant, que les représentants de la province de Québec, qui siègent sur les bancs ministériels, seront amenés par leur situation et par certaines choses qu'ils ont appris à connaître, à accorder à

cette question plus d'attention qu'ils lui en ont donné jusqu'à présent.

J'occupe un siège dans cette Chambre depuis plusieurs années et bien souvent j'ai eu à m'étonner de l'attitude des députés ministériels de la province de Québec. Je suis bien obligé de parler ainsi après avoir rappelé les luttes que nous avons eu à livrer dans notre province pour obtenir les libertés dont nous jouissons aujourd'hui. J'ai vu mes honorables collègues de la droite voter contre le maintien des privilèges que nous reclamions pour la minorité dans l'érection de deux nouvelles provinces dans l'Ouest. Je les ai vus voter contre le maintien d'un droit que tous les partis reconnaissent, à l'égard de la langue française dans ces provinces, quand j'ai proposé de faire consacrer par la loi le droit indéniable des Canadiens français de parler leur propre langue dans l'assemblée législative de ces provinces. Ils ont voté contre cette proposition, bien qu'il fût admis par tous les jurisconsultes de la Chambre que ce droit existait au même titre que le droit d'un père de famille d'élever ses enfants comme il l'entend.

Je les ai vus pendant des années et des années professer l'indifférence la plus absolue à l'égard du déni de justice dont souffre la minorité dans le Manitoba, et cela après les professions de foi que je leur ai entendu faire dans la province de Québec avant les élections de 1896.

Je dois avouer qu'en les voyant accepter d'un cœur léger ce nouveau projet, j'éprouve une nouvelle et une pénible surprise. Bien que j'approuve certains passages de la résolution proposée par l'honorable chef de l'opposition, comme amendement à la motion de l'honorable premier ministre, je propose comme sous-amendement:

Tout en protestant de son inaltérable dévouement à la couronne britannique, cette Chambre est d'opinion que le projet de loi qui lui est présenté change les relations du Canada avec l'empire et devrait en conséquence, au préalable, être soumis au peuple canadien, pour en obtenir immédiatement son opinion par voie de plébiscite.

J'espère que les longues explications que je viens de donner ont convaincu la Chambre que le peuple a le droit d'être consulté sur cette nouvelle politique du Gouvernement. Je considère que c'est commettre une flagrante injustice envers le peuple de ce pays que de vouloir faire adopter définitivement ce projet, sans lui fournir l'occasion de faire connaître son opinion sur une politique nouvelle pour nous, nouvelle pour lui, qui n'a jamais été discutée devant les électeurs, et au sujet de laquelle il a le droit indéniable d'être consulté.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (ministre des Postes): Monsieur l'Orateur il est inutile de dire que ce n'est pas sans une profonde émotion que je prends la parole pour donner mon plus cordial appui à ce que je considère être une des plus importantes mesures dont le parlement canadien ait jamais été saisi. Dans les remarques que je me propose de faire, j'espère être bref et clair, j'espère traiter le sujet avec tout le sérieux et toute la gravité qu'il comporte.

J'ai suivi avec intérêt les discours qui viennent d'être prononcés par l'honorable premier ministre, par le chef de l'opposition et par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). J'ai écouté attentivement tout ce qui s'est dit; je n'exagère pas en disant que la politique du Gouvernement, la politique du parti libéral, qui est celle du peuple canadien, ne pouvait être exposée avec plus de clarté, ni avec plus d'éloquence qu'elle ne l'a été par l'honorable premier ministre du Canada cet après-midi.

Il faut rendre cette justice à l'honorable chef de l'opposition, qu'il a pris une attitude définie et qu'il a exposé sous une forme concrète et précise la politique de la loyale opposition de Sa Majesté, sur la question. Nous pouvons différer d'opinion avec lui, mais nous devons lui rendre ce témoignage.

Je crois aussi avoir prêté une attention courtoise aux remarques de l'honorable député de Jacques-Cartier qui représente une faction de l'opposition conservatrice sur cette question. Je dis que je l'ai écouté avec courtoisie, comme je le fais toujours, car il y a une chose que je ne puis oublier: Quand il prend la parole, je m'imagine toujours avoir devant moi, mon ancien professeur de l'Université Laval. J'ai pour lui la déférence d'un élève pour son professeur.

Je n'ai pas voulu l'interrompre au cours de ses remarques et il aurait pu peut-être m'épargner ses sarcasmes lorsqu'il a parlé de l'ordre de chevalerie qu'on faisait miroiter devant les yeux du ministre des Postes. N'oublions pas, monsieur l'Orateur, que ces remarques de l'honorable député de Jacques-Cartier sont destinées à la province de Québec et non à la province d'Ontario. Je me bornerai à faire observer à mon honorable ami qu'il aurait pu se montrer un peu plus charitable et ne pas remplir jusqu'aux bords la coupe d'amertume qu'il me présentait.

Je suis un libéral, voilà mon seul titre. Je n'appartiens pas, moi, au parti appelé par droit divin à gouverner tous les peuples de ce monde. Je suis un libéral, dis-je, et un simple mortel; je ne suis pas comme mon ami, un seigneur; il ne coule pas de sang noble dans mes veines. Je suis un simple roturier, un de ces humbles soldats dans l'armée si bien décrite par Abraham Lincoln, comme la race aimée de Dieu puisqu'elle est si nombreuse sur cette terre. Parlant à ce double titre, avec l'entière conscience de la mission que je remplis en ce moment, je me permettrai de dire à mon honorable ami que si je suis un chevalier,

je suis un chevalier du travail, rien de plus, rien de moins; et quand j'aurai dit ce que je me propose de dire ce soir, chacune de mes paroles pourra être répétée dans le plus obscur hameau de la province de Québec. Que ce soit dans la province de Québec ou dans toute autre province, je ne crains pas de dire à l'honorable député qui cherche à m'accabler de ses sarcasmes, que je préférerais voir ma main droite se dessécher et ma langue s'attacher à mon palais, plutôt que de consentir à vendre mon droit d'aînesse ou celui de mes compatriotes pour un plat de lentilles.

N'avons-nous pas droit d'espérer que, sur une question aussi importante, les deux grands partis en présence dans ce parlement donneraient au pays un bel exemple d'union et de patriotisme? C'est là, en effet, une question qui intéresse le pays au plus haut point, et après la résolution adoptée à l'unanimité le 29 mars 1909, je m'imaginais que nous serions d'accord et en faveur d'une marine canadienne.

Mais sur cette question comme sur bien d'autres, l'honorable premier ministre et le parti libéral se trouvent en présence des tactiques surannées de l'opposition. "Vous en faites trop", dira l'honorable député de Jacques-Cartier à ses fidèles électeurs de Lachine. "Vous en faites trop", dira-t-il aux électeurs de Gaspé quand il ira sans doute leur affirmer que je suis l'esclave du roi et que je me suis vendu au Gouverneur général pour un titre de chevalier. "Vous en faites trop", criera-t-il un peu partout dans la province de Québec.

"Vous n'en faites pas assez", dira l'honorable chef de l'opposition (M. Borden) dans la province d'Ontario. "Vous n'en faites pas assez", répétera-t-il dans les autres provinces anglaises.

C'est le privilège traditionnel du parti libéral de toujours tendre à un juste milieu et de manœuvrer de manière à éviter les écueils à droite ou à gauche dans les questions complexes; mais par contre, son loyalisme est toujours révoqué en doute quand il s'agit d'exposer ces questions à l'électorat. Cette attitude de nos adversaires me rappelle un épisode de la révolution française. On conduisait à la guillotine la célèbre Mme Roland. En passant devant la statue de la Liberté, elle s'inclina respectueusement et se tournant vers la foule, elle s'écria: "O liberté, que de crimes on commet en ton nom!"

N'aurions-nous pas tout autant raison, nous aussi, en entendant ces appels de nos adversaires, de dire: "O loyalisme, que de crimes on commet en ton nom!" Et pourtant, qui oserait sérieusement révoquer en doute le loyalisme du parti libéral?

Manquions-nous de loyauté quand, en 1897, de notre propre et libre mouvement, comme premier acte de l'administration libérale, nous accordions à la Grande-Bretagne ce qu'on désigne sous le nom de "préférence britannique"? Lors de la guerre sud-africaine, n'avons-nous pas été loyaux quand, en dépit d'une agitation dangereuse, nous avons envoyé là-bas la fleur de notre jeunesse pour combattre les combats de la mère patrie? Ne sommes-nous pas loyaux aujourd'hui, alors que les premiers dans l'histoire de ce Dominion, nous songeons à doter ce pays d'une marine, tout comme le parti conservateur de naguère a fourni une armée à Sa Majesté la reine? Monsieur l'Orateur, ne parlons plus de loyauté mais sachons la mettre en pratique. Ultra-loyal on est dans le comté de Jacques-Cartier, ultra-déloyal on est dans la division représentée par mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule). Dans la province de Québec, déjà mon honorable ami et ses alliés ont tenu des assemblées d'indignation pour protester contre ce qu'ils appellent la grande trahison du leader libéral. La presse bleue que n'a pas citée, ce soir, mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk), soulève les pires préjugés contre cette politique qu'il dénonce. Le leader du parti libéral! Mais on nous le représente comme sacrifiant ses compatriotes, les Canadiens-français, sur l'autel de Moloch, et l'on a organisé des assemblées, on a adopté des résolutions protestant contre sa politique. Nous connaissons cet éternel refrain. Lors de la guerre des Boers, ce furent les mêmes récriminations et les mêmes clameurs; quand fut adopté le bill de l'autonomie en 1905, les mêmes protestations éclatèrent. Mais, grâce à Dieu, au Canada le sens commun n'a pas encore perdu ses droits. Je ne compulserai pas les vieux livres; je ne citerai pas à la Chambre ce qui s'est passé il y a cinquante ou cent ans.

Le privilège d'un réformiste, c'est de surmonter les obstacles qui se dressent devant lui et ce qui précisément fait la beauté de la constitution britannique, c'est que, tout en étant basée sur des précédents, elle s'adapte à toute circonstance. Pourquoi cette politique navale? Je réponds qu'elle est la conséquence logique de l'évolution naturelle du pays. Prenons, par exemple, l'augmentation merveilleuse du chiffre de la population. Grâce à la politique sage du parti libéral, elle a presque doublé depuis 1896. Grâce à la Providence, d'abord; mais grâce au parti libéral, ensuite . . .

Quelques VOIX: Oh! oh.

L'hon. M. LEMIEUX: La richesse naturelle du pays s'est accrue dans d'énormes proportions. Je sais de la bouche même de l'honorable ministre qui préside le bureau du recensement, je veux parler de l'honorable ministre de l'Agriculture, que lorsque se fera le prochain recensement, c'est-à-dire l'année prochaine, la population du Dominion sera plus près de 8,000,000 que de 7,500,000 habitants. Nos vastes terri-

toires sont devenus l'heureux refuge de milliers et de centaines de milliers de colons. Nos honorables amis de la gauche qui, je le crois sincèrement, sont aussi patriotes que nous le sommes de ce côté-ci de la Chambre, ne reconnaîtront-ils pas qu'il est de sage politique d'infuser dans les esprits et dans les cœurs des nouveaux colons qui nous viennent des Etats-Unis, l'idée que le Canada saura se défendre et se protéger? La situation financière du Canada est extrêmement brillante. Ainsi que le disait, cet après-midi, le très honorable premier ministre, le revenu de cette année a atteint le chiffre inespéré de $100,000,000; les excédents de recettes se sont suivis d'année en année depuis 1897, depuis que nous avons établi la préférence en faveur de la Grande-Bretagne. Le chiffre global de notre commerce qui, en 1896, représentait $249,000,000, a atteint le chiffre énorme de $750,000,000.

Les dépôts dans les caisses d'épargne, qui, en 1896, ne représentaient qu'une valeur de $250,000,000, ont atteint, en 1909, le chiffre élevé de $800,000,000 à peu près. Le grain de l'Ouest dont la production en 1900 ne représentait que 32,000,000 de boisseaux, dépasse aujourd'hui le chiffre de 330,000,000 de boisseaux. La production du minérai du Canada a également dépassé, et de beaucoup, nos espérances. Je ne me trompe donc pas en disant que le chiffre de notre population a doublé, que nos richesses ont triplé et que notre commerce et notre industrie ont augmenté d'une façon merveilleuse depuis 1896. Me servant du langage du "News" de Toronto, je puis dire:

Une ère de prospérité inouïe s'est levée pour notre confédération. Notre commerce extérieur dépasse $700,000,000 annuellement; le parcours de nos chemins de fer est énorme, nos fertiles prairies se peuplent rapidement; nos institutions financières sont fortes et vigoureuses; nos industries se développent considérablement.

Au point de vue économique, le Dominion du Canada de 1896 est aujourd'hui représentée en valeur par deux dominions du Canada. Il n'est pas contraire à la doctrine constitutionnelle dont mon honorable ami de Jacques-Cartier nous a fait un exposé si brillant, de dire que le Canada est devenu le principal allié d'outremer de tout l'empire britannique. Nous règlons à notre guise nos tarifs. Nous avons la haute main sur tout ce qui se rapporte à notre dépense; en vérité, nous négocions nous-mêmes nos traités. Il ne faut pas remonter plus loin qu'au premier février dernier pour trouver la date de la mise en vigueur du traité franco-canadien, qui fut négocié par des hommes d'Etat canadiens, l'honorable ministre des Finances et l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Monsieur l'Orateur, je puis répéter les paroles prononcées par le très honorable premier ministre, en la présence même de Sa Majesté le roi, en 1897: "le Canada est une nation dans l'empire". Il n'était pas question alors de savoir si le premier ministre s'était servi, là, d'un langage équivoque, de savoir s'il reconnaissait la souveraineté ou la suzeraineté du roi.

A ce propos, qu'on me permette une observation. Mon honorable ami de Jacques-Cartier fut professeur de droit constitutionnel. Il est arrivé que dans la même Université, j'aie professé, moi-même, l'histoire du droit, et je crois avoir quelques notions en matière de suzeraineté et de souveraineté. En Angleterre, en Allemagne, de fait, dans la plupart des pays de l'Europe, le roi est le suzerain. Pourquoi? Parce que ce sont des pays de régime féodal.

Sous ce régime, les barons, les comtes et les seigneurs féodaux étaient devenus très puissants en France, jusqu'aux jours de la monarchie absolue, où Louis XIV devint leur suzerain, et eux, devinrent ses grands vasseaux. Il en fut de même en Angleterre et en Allemagne. Pourquoi donc se quereller sur l'emploi du mot "suzerain" ou du mot "souverain"? Monsieur l'Orateur, je le répète, nous sommes une nation dans l'empire; pourquoi n'aurions-nous pas une marine à nous? Va-t-on nier à notre pays le droit d'avoir une milice? Si l'on s'oppose à l'idée d'une marine canadienne, ne devra-t-on pas combattre tout ce qui a trait à la milice canadienne? L'honorable député de Jacques-Cartier a mis ses amis en belle humeur, lorsqu'il a commencé son discours. Cependant, à la fin de ses observations, j'ai cru que nos adversaires avaient l'air d'être plutôt chagrins et songeurs. Que mon ami me permette de lui dire qu'il n'a pas joué franc jeu. D'après lui, les milliers et les centaines de milliers de lecteurs des journaux de la province de Québec seraient des ignorants. Il insinue que nous avons leurré l'électorat de Québec, et il a cité quelques lignes d'un éditorial du "Canada". Monsieur l'Orateur, je voudrais avoir le temps de traduire cet éditorial. On n'y peut trouver un mot répréhensible. Cet article est fort bien écrit. Mais il est écrit en français et mon honorable ami l'a traduit en anglais, mais en partie seulement. Celui-ci est intitulé "Les quatre manières de voir."

L'auteur de cet article explique la politique du parti libéral telle qu'énoncée cet après-midi par l'honorable leader du Gouvernement. Il affirme qu'en cas d'urgence, il est loisible au parlement canadien de dire si la flotte sera mise ou non au service de Sa Majesté le Roi. Mon honorable ami a excité l'hilarité de l'opposition avec le mot "peut" répété et souligné par lui à maintes reprises; le gouvernement canadien "peut", dit-il, prêter au roi d'Angleterre cette flotte." Monsieur l'Orateur, si je ne me trompe, l'honorable député siégeait ici, il y a quelques années, quand l'honorable ministre de la Milice (sir Frederick Borden)

a présenté son projet pour reviser la loi relative à la milice. A-t-il joué alors sur les mots employés dans ce bill? S'il a scruté les différentes dispositions de ce projet de loi très important, il n'a pas manqué d'y lire une disposition semblable à celle dont il a parlé tantôt avec tant d'ironie. En effet, l'article 69 de la loi relative à la milice édicte ce qui suit:

Le Gouverneur siégeant en conseil peut mettre la milice ou toute autre partie de cette dernière en service actif partout au Canada et aussi en dehors du Canada, pour la défense de ce dernier ou en aucun temps qu'il semblera opportun de le faire, en raison d'urgence.

Pesez bien cette rédaction. Ce n'est pas même la Chambre des communes, ce sont —pour me servir du langage des jingoes— les traîtres qui composent le ministère, oui, les traîtres eux-mêmes qui peuvent, s'ils le jugent à propos, prêter la milice du Canada au roi de la Grande-Bretagne. Mon honorable ami a-t-il lu cette loi? A-t-il présenté une contre-proposition quand cette loi fut soumise à la Chambre des communes? A-t-il eu seulement connaissance de cela? Etait-il absent?

Si j'en juge d'après le langage dont il s'est servi ce soir, il aurait manqué gravement à son devoir en laissant adopter cette disposition de la loi.

Monsieur l'Orateur, c'est de ce faible argument invoqué par mon honorable ami de Jacques-Cartier, en disant "Le Gouvernement peut prêter cette marine au roi d'Angleterre" que nous entendrons surtout parler dans la discussion actuelle. Mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) nous reprochera véhémentement, j'en suis sûr, d'avoir osé insérer dans la loi qu'il fallait réunir le parlement afin de délibérer en cas d'urgence. Et cependant, monsieur l'Orateur, cette disposition se trouve également dans la loi relative à la milice: le Parlement, d'après l'article 71, doit se réunir en cas d'urgence et quand notre milice se trouve en service actif. Voilà ce qu'on ne dit pas dans la province de Québec; ces choses-là ne sont dites que dans la province d'Ontario. Mon honorable ami de Jacques-Cartier a fait allusion aux héros de 1837-38. Il en a appelé au patriotisme des députés canadiens-français en cette enceinte, lui, le descendant d'une aristocratie qui combattait les patriotes de 1837! En ses réminiscences historiques, mon honorable ami a-t-il oublié, par hasard, que le père de la loi de la milice fut un grand chef du parti conservateur canadien-français, j'ai nommé sir Georges-Etienne Cartier? A-t-il oublié que cet homme-là se trouvait sur les champs de bataille de Saint-Charles et de Saint-Denis en compagnie de l'ancêtre de l'honorable M. Brodeur, notre ministre de la Marine et des Pêcheries, et que tous deux ont signé de leur sang la grande charte des libertés canadiennes? Les hommes de Trente-Sept, je suis fier de le dire, n'ont pas fait le coup de feu seulement dans le Bas-Canada, mais, si je ne me trompe, tout près de Toronto.

Mais, monsieur l'Orateur, il ne s'agit pas ici que d'une question de sentiment, il s'agit d'affaires et de réalités. Et c'est d'affaires et de réalités que je veux discuter.

Pourquoi n'aurions-nous pas une marine aussi bien qu'une armée? Songez bien que ce n'est pas d'un fantôme d'armée que je parle. Au cours de mes voyages dans le vieux monde, j'ai souvent entendu vanter cette armée en termes plus élogieux et par des personnalités plus distinguées que ne le pourrait soupçonner mon honorable ami. J'ai mentionné Son Altesse Royale le prince de Galles et le vieux général, ce héros de la guerre des Indes et du Sud-Africain, lord Roberts.

Tout ceci pour dire que chaque chose a un commencement. Tout à l'heure, mon honorable ami a cité un proverbe français. Permettez-moi d'en citer un autre: "Rome ne s'est pas bâtie en un jour". Les bases de l'armée canadienne ont été établies il y a un demi-siècle. Aujourd'hui, cette armée est une puissance. Elle fait honneur non seulement au Canada mais à l'empire. Au moment du danger, elle saurait soutenir sa bonne renommée.

Me sera-t-il permis de prédire le même rôle à la marine du Canada? Monsieur l'Orateur, je ne doute pas un seul instant, pour ma part, me faisant en cela l'écho de mes compatriotes, que ce rôle de notre marine doive être grand. Non, je ne doute pas de l'avenir qui l'attend.

Mon honorable ami a cité, il y a un instant, les paroles prononcées par Son Excellence le Gouverneur général l'autre jour à Québec; mais il n'a pas dit toute sa pensée. Il s'est contenté de faire entendre quelques paroles vagues, et sans portée. Je sais, monsieur l'Orateur, ce qu'on dira. Que dis-je? Je sais ce que, dans la province de Québec, les amis de mon honorable ami colportent déjà sur le compte de Son Excellence le Gouverneur général.

Les compagnons de mon honorable ami le représentent, avec une courtoisie assez douteuse du reste, comme le commis voyageur de l'empire. L'autre jour, Son Excellence le Gouverneur général a profité de l'occasion où il parlait devant le club des femmes canadiennes de Québec pour définir ce qu'il entendait par "impérialisme". J'étais fort aise d'être présent pour l'applaudir. Ce discours est une leçon dont mon honorable ami aurait dû profiter. Ce sera, je l'espère, une leçon pour tous ceux qui présentent sous un faux jour les opinions de Son Excellence le Gouverneur général du Canada:

Y a-t-il au monde, a dit Son Excellence, un peuple plus privilégié que celui qui habite la belle province de Québec? Votre foi, votre langue, vos lois sont sous la protection spé-

ciale de la couronne. En retour de si précieux avantages, la couronne n'exige de vous que des sentiments de loyauté à son égard. Le mot impérialisme ne signifie pas intervention de l'Angleterre dans le Gouvernement de votre pays; le mot impérialisme symbolise plutôt la puissance et la liberté. Puissance de chaque unité de l'empire; liberté absolue dans chacune d'elles.

Monsieur l'Orateur, pour parler le langage des anciens normands, encore usité au parlement britannique, je dis: "J'assente."

Si c'est vraiment là le spectre que notre collègue (M. Monk) a agité aux yeux des électeurs de Lachine et du comté de Jacques-Cartier, je dis: "Heureux électeurs qui participez à la puissance de l'empire britannique, qui jouissez en même temps d'une parfaite autonomie et êtes libérés des charges de l'empire.

N'avons-nous pas une côte maritime, ou plutôt deux grands rivages maritimes à défendre? Ne faut-il pas protéger nos routes commerciales? Sur l'Atlantique, nous avons des villes maritimes qui grandissent; à l'ouest nous avons également Vancouver, Victoria, Prince-Rupert et tout un vaste territoire où des cités commerciales et industrielles vont s'implanter avant longtemps.

Sans parler de conflits possibles avec les Etats-Unis—et je pourrais sur ce point, rééditant le propos du premier ministre anglais dans un récent débat, lequel disait que la force de la flotte britannique doit être au moins égale à la force des deux plus fortes marines du monde, celle des Etats-Unis exceptée, puisqu'on ne saurait envisager la probabilité d'un conflit avec cette puissance—je pourrais, dis-je, déclarer que nous ne croyons pas possible un conflit avec nos voisins; cependant, il ne serait pas digne de nous, digne de nos traditions ancestrales de faire voir aux Américains que nous avons démérité de notre réputation de courage et d'héroïsme à l'heure du danger, si jamais cette heure venait à sonner.

Comme colonie, que dis-je, comme Etat, nous voulons être respectés. Commençons par nous respecter nous-mêmes et par forcer le respect de la puissante république.

Monsieur l'Orateur, une grande nation nous avoisine à l'ouest, c'est le Japon dont la marine—une marine créée et organisée par un Canadien, par un Québécois, sir Archibald Douglas—vient immédiatement après celle de la Grande-Bretagne en importance. Comme le premier ministre l'a rappelé cet après-midi, l'Angleterre, en dépit de ses bévues diplomatiques, pour parler le langage du député de Jacques-Cartier (M. Monk) a pu du moins contracter un traité d'alliance avec le Japon. Tant que durera ce traité, nous n'avons rien à craindre de ce côté. Mais les traités ne durent pas toujours; ce sont, pour ainsi dire, des effets négociables; les alliances se modifient. N'est-il pas prudent de parer à toute éventualité?

Il est encore une autre grande puissance, la Chine, qui tient une place considérable dans les affaires mondiales, et qui, pas plus tard qu'en novembre dernier, chargeait douze de ses officiers de marine les plus distingués, d'aller étudier sur place l'état de la marine anglaise et des marines des diverses nations du continent européen. Comme je le disais tantôt, quiconque ne dédaigne pas de considérer son pays comme une grande nation doit commencer à se préoccuper de l'avenir au lieu de chercher à tourner en ridicule ce que certains ultra-loyalistes ont appelé une marine de fer-blanc.

J'ai aussi fait observer, il y a un instant, que nous avons des voies commerciales à protéger. J'entends certains de mes amis parler des résolutions adoptées par les producteurs de grain et les "Grangers", blâmant les dépenses faites pour la marine canadienne. Je ne prétends pas faire la leçon aux producteurs de grain non plus qu'aux "Grangers", mais les faits sont les faits, et il n'est pas permis de les ignorer. S'il est une classe en ce pays qui, en cas de guerre, aurait besoin de la protection de la marine canadienne, c'est bien la classe agricole. Je ne me place en ceci qu'au seul point de vue matériel, car au point de vue national, nous devrions tous être fiers de pouvoir, à l'occasion, défendre notre pays et prêter au moment du danger, un loyal concours à la marine impériale.

Qu'il me soit permis de citer quelques chiffres. Au cours de l'année 1908, les cultivateurs canadiens ont vendu à l'étranger pour à peu près $308,100,000 de leurs produits. En chiffres ronds, nous en avons vendu, cette même année-là, pour $97,400,000 à l'Angleterre; aux Etats-Unis, pour $3.200,000; aux autres pays, pour $3,350,000. Autrement dit, la mère patrie a acheté 90.2 pour 100 de nos produits agricoles exportés.

Ces chiffres ne prouvent-ils pas que la sécurité du marché anglais signifie quelque chose pour nous et plus particulièrement pour nos cultivateurs? La Grande-Bretagne achète les neuf dixièmes de nos produits agricoles, et ceux qui croient que nos cultivateurs se laisseront tromper par une politique d'abstention s'abusent étrangement. Je sais que nos cultivateurs sont assez intelligents pour vouloir que, en cas d'hostilités, le pays soit en état de défendre les voies commerciales et puisse protéger les navires qui transportent nos produits en Angleterre.

Quelles sont, dans Québec, les objections que l'on oppose à la politique navale du Gouvernement?

1) Les amis de l'honorable député prétendent que le Canada n'a pas besoin d'une marine de guerre, que la doctrine de Monroe nous protège;

2) Que nous n'avons aucune obligation envers l'Angleterre;

3) Que le premier ministre du Canada et son parti n'ont pas tenu leurs engagements à l'égard du militarisme;

4) Que le Canada n'aura pas la libre direction de sa marine, et

5) Que cette politique nouvelle devrait être confirmée par un plébiscite, ainsi que le demande mon honorable ami par son sous-amendement.

Je tiens à réfuter brièvement les objections que l'on oppose à la politique navale du Gouvernement dans la province de Québec. On y dit que nous n'avons pas besoin de marine, puisqu'en cas d'hostilités, nous serions protégés par la doctrine Monroe, et que si nous étions attaqués, les Etats-Unis viendraient à notre secours.

M. MONK: L'honorable ministre peut-il nommer quelqu'un qui aurait formulé une telle théorie?

L'hon. M. LEMIEUX: D'abord, je l'ai lue dans les journaux bleus de la province de Québec; deuxièmement, l'ex-député de Labelle, M. Bourassa, l'allié de mon honorable ami, l'exposait l'autre soir dans un discours de trois heures. Si c'est derrière de pareils arguments que se réfugient les partisans d'un petit Canada, on me permettra de dire que c'est un langage bien peu digne, surtout de la part d'un homme qui a du sang noble dans les veines. Est-il digne de Canadiens, qui sont un peuple libre sur ce continent, de compter sur les Etats-Unis pour se défendre en cas d'hostilités?

Fait curieux, ceux qui invoquent la doctrine de Monroe se croient de meilleurs Canadiens que nous, et nous accusent de trahir le pays et la Constitution. Qu'est-ce donc que la doctrine de Monroe? Il ne suffit pas de jouer avec les mots et de lancer des phrases en l'air; il est bon de se rendre compte en quoi consiste réellement cette doctrine? Est-elle applicable au Canada? Quiconque a lu l'histoire sait qu'entre 1811 et 1823, les colonies espagnoles de l'Amérique du sud et de l'Amérique centrale proclamèrent leur indépendance. C'était à l'époque du congrès de Vienne, un grand événement historique de l'Europe, au commencement du siècle dernier. C'est alors que les grandes puissances conclurent ce que l'histoire a appelé la Sainte Alliance. On craignait aux Etats-Unis que la dynastie des Bourbons, détrônée en Espagne, ne vint chercher refuge dans l'Amérique centrale ou dans l'Amérique du sud. C'est alors que le président Monroe, appuyé par la diplomatie anglaise, par l'intermédiaire d'un de ses plus grands hommes d'Etat, Canning, publia le fameux message qui est maintenant passé à l'état de doctrine.

Voyons en quoi ce message peut s'appliquer au Canada:

Les citoyens des Etats-Unis formes les vœux les plus sincères pour la liberté et le bonheur de leurs frères de ce côté de l'Atlantique.

Dans les guerres des puissances européennes, dans les affaires qui les concernent, nous ne sommes jamais intervenus et il ne serait pas d'accord avec notre politique de le faire. Ce n'est que lorsque nos droits sont lésés ou menacés que nous ressentons l'insulte ou que nous nous préparons à nous défendre. Nous sommes nécessairement plus directement intéressés aux événements qui se déroulent dans cet hémisphère, et ce, pour des raisons qui doivent sauter aux yeux de tous les observateurs éclairés et impartiaux. Le système politique des puissances alliées diffère essentiellement à cet égard de celui des Etats-Unis. Cette différence provient de ce qui existe dans leurs gouvernements respectifs. Toute notre nation se dévoue à la défense de ce qui nous appartient et de ce que nous avons acquis au prix de tant le sang et d'argent; grâce à la sagesse de nos citoyens les plus éclairés et dont la possession nous a assuré une félicité sans exemple. Par conséquent, la franchise et les relations amicales qui existent entre les Etats-Unis et ces puissances nous obligent à déclarer que nous considérerions toute tentative de leur part afin d'étendre leur empire sur une partie quelconque de cet hémisphère comme une menace pour notre paix et notre sécurité.

Puis le président ajoute:

Nous ne sommes pas intervenus et nous n'interviendrons pas dans les affaires des colonies ou possessions d'aucune puissance européenne.

Ainsi, si c'est un sujet de consolation pour le soi-disant parti anti-militaire, je lui apprendrai qu'en cas de guerre, si le Canada était envahi par une puissance étrangère, nous ne pourrions compter sur le secours des Etats-Unis. En vertu de cette doctrine, aucune puissance européenne ayant des possessions en Amérique, ne peut compter sur l'intervention des Etats-Unis, au cas d'un conflit européen.

Rien dans l'histoire nous autorise à croire que nous serions protégés par la République; c'est une pure illusion et une idée erronée. J'ajoute qu'il est donc indigne d'un Canadien, d'un vrai patriote, d'interpréter ainsi cette doctrine. En cas de guerre entre l'Allemagne et l'Angleterre, par exemple, nous serions des belligérants d'après le droit international, en dépit de la doctrine Monroe. Nos jeunes gens s'enrôleraient et le Canada serait une base d'approvisionnement pour la métropole, comme il l'est aujourd'hui dans une certaine mesure. Personne n'ignore que les vivres destinés à une nation belligérante constituent de la contrebande de guerre, et, conséquemment, nos navires seraient attaqués ou confisqués. Inutile alors de compter sur la doctrine Monroe pour la protection des navires qui

transporteraient du blé et des vivres du Canada en Angleterre.

Nul événement historique ne laisse supposer que la doctrine Monroe nous protège et, je le répète, il est indigne d'un canadien, et d'un vrai patriote de soutenir une thèse aussi erronée.

On a dit nous n'avions aucun devoir à remplir envers la Grande-Bretagne. Mon honorable ami a déclaré formellement que nous n'avions ni devoirs, ni obligations et que ce que nous possédons nous le devons à notre énergie, à notre courage, au sang que nous avons versé et à notre ténacité. J'avoue que nos ancêtres ont bataillé naguère, mais c'est tronquer l'histoire que de dire qu'ils ont porté les armes contre l'Angleterre.

L'honorable député parlait tantôt des évènements de 1837 et 1838. Les patriotes qui prirent les armes ne luttaient pas contre les institutions anglaises ou la couronne d'Angleterre. Ils se révoltèrent contre le Family Compact. Ils étaient trop heureux et trop fiers de se réclamer de leur titre de citoyens anglais. Que le représentant de Jacques-Cartier relise les deux ou trois premiers paragraphes des fameuses 92 résolutions soumises au parlement par Papineau et Bédard, et il s'apercevra que les Canadiens de 1837 et de 1838 revendiquaient leurs droits de citoyens anglais et leurs prérogatives de loyaux sujets de Sa Majesté.

Je déclare que nous avons des obligations envers la métropole, que nous avons un intérêt primordial à ce qu'elle exerce à l'avenir son empire sur les mers, comme elle l'a exercée dans le passé. Nous avons un intérêt primordial à maintenir sa suprématie, parce que nous savons que cette suprématie a fait régner le droit, la justice et la liberté, non seulement dans les colonies et possessions anglaises, mais dans tout le monde civilisé, partout où de petites nations étaient en proie à la tyrannie.

Nous ne payons pas de tribut à l'Angleterre. Nous ne contribuons aucunement au maintien de sa marine. Nous jouissons de l'autonomie la plus complète, ainsi que le disait Son Excellence le Gouverneur général, et c'est en vertu de cette autonomie et de notre plein gré, que nous créons une marine canadienne.

Les conservateurs disent que le parti libéral et le premier ministre ont changé leur fusil d'épaule. Ils citent dans la province de Québec quelques phrases tirées d'un discours que le premier ministre aurait prononcé en 1902 et au cours duquel il aurait dit que ce jeune pays ne se laisserait pas entraîner dans le tourbillon du militarisme. Je donne mon adhésion à cette formule de la politique libérale—je devrais dire de la politique canadienne—de même que j'ai approuvé il y a un instant les paroles de Son Excellence le Gouverneur général. Nous ne sommes pas un parti militariste, mais un parti essentiellement canadien. Si nous étions en faveur du militarisme, nous accepterions les yeux fermés, la doctrine énoncée par quelques députés de la gauche. Nous verserions nos deniers dans le Trésor anglais, à pleines mains, sans compter; nous fournirions des hommes à l'Angleterre sans convoquer le Parlement et sans conserver la haute main sur notre milice et sur notre marine. Mais la constitution anglaise et la nôtre, qui l'a prise pour modèle, sont pour nous, sujets britanniques, un frein salutaire, un frein que nous pourrions imposer au Roi lui-même. J'entends des murmures, mais en vérité, cette doctrine n'est pas nouvelle. Comment donc? Qu'on me permette de citer les paroles de lord Camden:

> Je le soutiendrai jusqu'à ma dernière heure: les impôts et la représentation vont de pair. Cette doctrine repose sur la loi naturelle; bien plus, elle est elle-même une loi immuable de la nature; car le bien d'un individu lui appartient absolument; nul a le droit de le lui enlever sans son consentement donné par lui-même ou par son représentant.

Voilà la saine doctrine anglaise pour laquelle Hampden a combattu, mais je suppose qu'il n'était qu'un pédant, au dire de mon honorable ami. Hampden et Pym ont combattu pour le triomphe de cette doctrine qui de nos jours est incrustée dans la constitution anglaise. Oui, je l'affirme de nouveau, le Parlement peut imposer un frein salutaire au roi lui-même. En tenant ce language, je ne suis pas félon. Je cite de nouveau lord Camden:

> Déterminer l'époque du commencement des Communes est dangereux et pernicieux; les faire monter au règne d'Edouard et de Henri, c'est accepter les vains songes de quelques antiquaires fantaisistes et malavisés; mais la question est trop importante pour en confier la solution à ces esprits de travers. Quand la Chambre des communes a-t-elle pris naissance? A quelle époque, milord? Elle est née avec la constitution. Il ne pousse pas un brin d'herbe dans le coin le plus reculé de ce royaume qui ne soit pas, qui n'ait pas toujours été représenté depuis l'origine de la constitution. Il n'y a pas un brin d'herbe qui n'ait pas été taxé, lorsqu'il l'a été, du consentement de son propriétaire.

Lord Camden devait être un félon fieffé et je m'étonne qu'il n'ait pas laissé sa tête sur le billot en ces jours de despotisme. Heureusement la doctrine qu'il invoque est à la base même de la constitution anglaise.

Mais, on nous dit que lidée d'une marine est nouvelle, que ce projet est une surprise pour les électeurs du Canada. Mon honorable ami a tenu ce langage dans le comté de Jacques-Cartier. De retour au Canada, je lisais l'autre jour l'habile discours—qu'on pourrait appeler un essai—dans lequel le représentant de Toronto-Nord a résumé les délibéra

tions des différentes conférences impériales qui ont eu lieu à Londres depuis 1887. J'ai lu ce discours attentivement et je voudrais le faire lire par tous les jeunes gens de ce pays. Je le recommande tout spécialement à la jeunesse de la province de Québec. Elle y apprendra que le projet de créer une marine canadienne n'est pas de date récente, que ce n'est pas une nouvelle marotte du premier ministre. Elle apprendra qu'en 1887, cette question a été agitée à la conférence impériale. Elle n'a pas été discutée à Ottawa en 1893, parce que cette conférence, ainsi que l'honorable député l'a dit, ne s'est pas réunie à la demande du gouvernement britannique, mais à la demande des colonies. Mais, elle a été surtout discutée à la conférence de 1902. Ceux qui disent que le projet d'une marine canadienne est nouveau et qu'on devrait prendre l'avis de la population à ce sujet, ignorent singulièrement les événements, ou sont de mauvaises foi. La politique qu'énonce le projet de loi que nous discutons, les idées mêmes dont il est l'expression se retrouvent exactement dans la déclaration faite au nom du Canada pendant la conférence impériale de 1902. Je crains de lasser votre patience . . .

Quelques VOIX: Poursuivez.

L'hon. M. LEMIEUX: Mais, me proposant de répandre mon discours parmi les électeurs de la province de Québec, je désire citer ce passage qu'on trouve dans l'annexe du rapport de 1902, à la page 73:

> Les ministres canadiens regrettent de n'avoir pu se conformer aux suggestions faites par lord Selborne au sujet de la marine et par M. St. John Brodrick au sujet de l'armée. Les ministres désirent faire remarquer que leurs objections se sont élevées, non pas tant au sujet des dépenses qui en découlent, que de la croyance que l'acceptation de ces propositions comporterait un important abandon des principes du gouvernement colonial. Le Canada apprécie hautement la mesure d'indépendance locale qui lui a été accordée de temps à autre par les autorités impériales et qui a produit des résultats remarquables au double point de vue du progrès matériel du pays et du rafermissement des liens qui le rattachent à la mère patrie. Mais si pour ces motifs les ministres canadiens sont obligés de refuser leur acceptation aux propositions de l'Amirauté et au War-office ils se rendent parfaitement compte des devoirs imposés au Canada, à mesure qu'il se développe en population et en ressources, pour faire un octroi plus libéral aux préparations nécessaires de défense personnelle que chaque pays doit assumer et supporter.
>
> Actuellement les dépenses du Canada pour le service de la défense, sont limitées au côté militaire. Mais le ministère est disposé à tenir compte également d'un système naval de défense. Sur le littoral canadien on trouve en grand nombre des hommes admirablement aptes à constituer une réserve navale et on espère pouvoir, à une date rapprochée, inaugurer un système d'entraînement qui mettra ces hommes en état de prendre part à la défense en cas de nécessité.
>
> Pour terminer, les ministres répètent que, bien que le gouvernement canadien soit dans l'obligation de repousser les propositions qui ont été soumises, ils comprennent l'obligation pour le Canada de faire pour la défense des dépenses proportionnées à l'augmentation de sa population et de sa richesse. Ils consentent à ce que ces dépenses soient faites de manière à dégrever le contribuable de la mère patrie des impôts qui pèsent sur lui; ils ont aussi le ferme désir d'organiser leurs systèmes de défense, en coopération avec les autorités impériales, sous la direction d'officiers expérimentés du service impérial, en tant que cela sera compatible avec le principe de l'autonomie qui a été un facteur si puissant dans la consolidation de l'unité impériale.

Dans ce mémoire, l'on trouve en germe, le principe, la théorie du bill que nous discutons aujourd'hui.

Lorsque mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) a déclaré à ses électeurs, quelques jours avant la session, que le pays avait été pris par surprise, il fallait de deux choses l'une, ou qu'il n'eut pas lu les déclarations faites par le premier ministre en 1902, ou qu'il s'exposât qu'on lui dise qu'il a approuvé lui-même pendant la session qui a suivi la politique adoptée par le premier ministre à cette conférence de 1902.

M. MONK: J'ai lu avec soin non seulement le compte rendu de cette conférence. mais les différentes déclarations du premier ministre à la conférence de 1907.

L'hon. M. LEMIEUX: Dans ce document, le très honorable premier ministre a prévu pour ainsi dire, la proposition qui est faite aujourd'hui à la Chambre. En 1907, il refusa de se laisser guider par l'honorable Docteur Smart et par M. Jameson, qui voulaient l'entraîner vers le militarisme. Le très honorable premier ministre différa d'opinion avec eux et il persista dans son idée première et lorsque les conditions du pays devinrent plus prospères, lorsqu'il vit que la crise financière de 1907 et ses effets étaient passés, il proposa hardiment le projet de 1902. J'ajouterai que la résolution unanimement adoptée entièrement par cette Chambre le 29 mars 1909, est basée sur ce mémoire et mon honorable ami devrait rougir de combattre le Gouvernement comme il le fait dans la province de Québec, quand il a lui-même dans cette Chambre, approuvé par son silence, cette résolution. Mon honorable ami déclare, et ses amis dans la province de Québec soutiennent que nous devrions référer la question au peuple. Monsieur l'Orateur, je n'ai qu'une réponse à lui faire et c'est la réponse du chevalier errant auquel il fesait allusion tantôt. Lorsque l'on fait appel chez nous au sentiment du devoir non seulement

envers la Couronne mais envers le Canada il n'y a pas lieu à plébiscite. Tout esprit chevalresque est imbu d'un sentiment profond de loyauté qui le pousse instinctivement à faire son devoir. Pas n'est besoin de consulter le pays, parce qu'il sait par intuition que le pays est de tout cœur avec lui. La ville d'Ottawa, la capitale du pays, l'a démontré samedi dernier.

M. SPROULE: Est-ce que l'argument qu'apportait l'autre jour l'honorable ministre, lorsqu'il rapportait certaines remarques de lord Camden, à l'effet que l'on ne pouvait enlever à un individu quoique ce soit sans son consentement, et que la représentation allait de pair avec la taxe, est-ce que cet argument n'est pas contraire à celui qu'il presente aujourd'hui?

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami est généralement juste, et je dois lui faire ce compliment qu'il est sincère et franc. Il n'y a pas désaccord entre les deux déclarations. Il y a un instant, en réponse aux reproches que l'on nous fait dans la province de Québec que la marine est aux ordres et à la merci des caprices des autorités impériales, j'ai affirmé le contraire, en disant que nous étions sujets anglais et que, comme tels, nous possédions des droits et des privilèges; que ce serait au Parlement à déclarer quand notre marine devra servir aux fins impériales ou non. J'ai alors cité lord Camden comme autorité, et je crois que les principes posés par lui sont à la base même de la constitution anglaise.

M. SPROULE: Puis-je faire à l'honorable ministre la question suivante? Si nous adoptons la politique qui est opposée, et si nous sommes prêts à prendre part dans toutes les disputes de la Grande-Bretagne qui peuvent surgir d'une année à l'autre, ne le ferons-nous pas en violation du principe même que l'honorable ministre pose, car nous n'avons pas de représentations dans la Chambre des communes pour dire si les guerres sont nécessaires ou non d'après notre jugement, bien que nous fournissions notre contribution pour les faire?

L'hon. M. LEMIEUX: Je répondrai à cette question dans un instant. Quelques-uns de nos amis nous disent que notre marine n'en est pas une. La presse conservatrice se moque de nous à ce sujet. Croyez-vous, monsieur l'Orateur, que l'amirauté anglaise n'a besoin que de dreadnoughts? Je ne prétends pas être un spécialiste, bien loin de là. Mais depuis que cette question a été soulevée dans le pays, j'aipris la peine de lire un peu ce qui a été dit chez nous et ailleurs par des autorités en la matière. Quelle est par exemple, l'opinion de sir William White, que nous savons tous avoir été l'instructeur naval en chef de l'amirauté anglaise jusqu'à tout récemment? Il a visité notre pays au mois d'août dernier, et il a prononcé un discours, il n'y a pas longtemps, devant la société royale des arts à Londres, et qu'a-t-il dit?

Il a dit:

"Arborer le drapeau" même sur le plus petit vaisseau, a été et n'est pas une simple coutume ou cérémonie vide de sens. Cette coutume a contribué beaucoup à maintenir le prestige anglais, à promouvoir et protéger le commerce anglais, et à faire reconnaître davantage le pouvoir maritime de l'Angleterre par tout le monde; ces petits vaisseaux employés à ces différents services ont fourni d'excellentes écoles d'entraînement et un moyen de donner de l'expérience et des connaissances aux jeunes officiers, et à leur faire comprendre leur responsabilité. Il y a eu une tendance en ces dernières années à amoindrir ces résultats, et à considérer comme "pires qu'inutiles" les petits vaisseaux que nous avons eu de temps immémorial. Nous voyons aujourd'hui avec satisfaction que de plus sages conseils ont prévalu, et que l'on reconnaît la nécessité d'avoir des navires de différentes classes dans la marine impériale.

Telle est l'opinion, non pas d'un humble parlementaire comme mon honorable ami de Grey-est ou moi-même, mais d'un spécialiste. Il n'appellerait pas la marine canadienne, avec ses onze navires, une marine de fer-blanc. Il dirait qu'elle est une aide nécessaire à la marine anglaise et une aide plus grande encore en temps de guerre.

M. SPROULE: Il dit que ces vaisseaux sont utiles comme vaisseaux-écoles.

L'hon. M. LEMIEUX: Et pour la protection du commerce. Je continue à citer:

Il faut prendre grand soin d'éviter l'infériorité dans le type et le nombre des navires, et il faut avoir tous les genres de navires qui sont requis pour composer des flottes guerrières modernes—des navires de combats, des croiseurs, des torpilleurs, des sous-marins et des vaisseaux pour porter le charbon, les provisions, faire les réparations, et pour tous les autres besoins accessoires mais importants. Les navires de combat sont essentiels à la conservation de la suprématie sur mer, mais il est nécessaire aussi d'avoir des navires pour la protection du commerce et des communications de l'Angleterre.

A part les croiseurs réguliers, les navires marchands portant de petits armements, à grande vitesse et propres à porter beaucoup de charbon, serviront certainement dans l'avenir pour détruire le commerce. Durant les deux dernières années on a commencé à construire des croiseurs d'une grandeur modérée pour la protection du commerce, et tous ceux qui ont à cœur les intérêts de l'empire devront se réjouir de ce retour à une politique plus saine, qui a été justifiée par une longue expérience. Le plan adopté pour des marines canadiennes et australiennes comporte la construction d'un certain nombre de croiseurs rapides de ce genre, qui pourront être utilisés aux approches des grands ports où convergent les routes commerciales, et où les navires marchands sont les plus exposés à

être maltraités si un ennemi possède des vaisseaux propres à servir dans ces régions.

Telle est l'opinion d'un expert et je suis heureux que mon honorable ami m'ait fourni l'occasion de répéter ce qu'a dit une si haute autorité navale.

Parlerai-je maintenant du péril allemand? Je ne crois pas que ce soit nécessaire. Les électeurs anglais viennent de répondre aux insinuations qui ont été faites sur les tréteaux politiques, à l'effet que la marine allemande guettait le moment propice pour débarquer ses soldats sur le sol d'Angleterre et s'emparer de Londres même.

L'hon. M. FOSTER: La prétention n'est-elle pas plutôt que les électeurs anglais ont donné une rebuffade aux lords?

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami sait mieux que cela. Il sait que dans cette élection il y avait trois questions en jeu, dont l'une concernait les lords. C'était une très grosse question qui a été quelque peu obscurcie par les amis de mon honorable ami en Angleterre, par le cri de la réforme du tarif et celui du péril allemand. Est-ce que le leader du parti conservateur en Angleterre, dans les derniers jours de l'élection, n'a pas dédaigné lui-même de s'inspirer des écrits tendancieux d'un socialiste du nom de Blatchford? Oui, M. Balfour, lui-même, monsieur l'Orateur, a dit sans rire qu'il y avait danger d'une invasion allemande, et que partant, les électeurs devaient repousser ce vieil ennemi, le parti radical anglais, parce qu'entre ses mains les institutions n'étaient pas en sûreté. Rappelez-vous que c'est à peu près la même histoire en Angleterre qu'au Canada.

L'hon. M. FOSTER: Par quel procédé mon honorable ami trouve-t-il la cause que le parti libéral a obtenu la majorité qui lui reste? Laquelle de ces trois choses a amené ce résultat, et quelle cause a donné aux unionistes un si grand gain sur les libéraux? Je sais qu'il a passé par l'Angleterre, et qu'il est renseigné sur tout cela —il est un de ceux qui ont fait la besogne.

L'hon. M. LEMIEUX: En 1906, lorsque l'honorable député est allé en Angleterre mettre son éloquence au service de la réforme du tarif, le parti libéral a obtenu la majorité anormale d'au delà de 200 voix. Mon honorable ami est revenu à Toronto, et d'autres questions ont ensuite surgi là-bas; les partis ont repris leur niveau normal. Je suis sincère en parlant ainsi. Mon honorable ami sait que la majorité que le parti libéral a obtenue aux élections générales de 1906 était anormale, et qu'il faut l'attribuer à des circonstances qu'il connaît très bien. A la dernière élection, le parti libéral est revenu au pouvoir avec une majorité suffisante pour conduire les affaires, mais la presse tory cherche à obscurcir les faits. Tous les jours on nous parle d'un ministère de coalition. Comme si la majorité libérale ne pouvait pas gouverner. Pourtant M. Asquith est dans le moment bien tranquille en villégiature sur le continent, d'où il reviendra en Angleterre dans quelques jours. Sa Majesté le Roi ouvrira le parlement. Le budget sera voté par la chambre, par les lords et par le parti ouvrier qui après tout n'est que l'avant-garde du parti libéral. Je suis moi-même aussi unioniste dans le meilleur sens du mot que mon honorable ami. Je suis un véritable unioniste, et lorsque je parle de la majorité libérale en Angleterre, que cette majorité vienne du parti radical, du parti Whig, du parti ouvrier, où de cette île d'où sont sortis les ancêtres de mon honorable ami de Montréal-centre (M. Doherty), c'est tout de même une majorité libérale, c'est une majorité réformiste, et le parti dont M. Asquith est le chef, est en bonne compagnie avec les ouvriers, les Irlandais, et les radicaux.

M. DOHERTY: L'honorable ministre s'est adressé à moi comme si j'étais en lieu de me faire le porte-parole d'un des groupes composant cette majorité. Je dois déclarer très nettement qu'autant que je sache ce groupe ne se rattache ni au parti libéral, ni au parti conservateur anglais.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable député est très renseigné, je le sais, mais je me permettrai de lui dire que dans le cours de la dernière législature, le groupe parlementaire irlandais a voté de concert avec le parti libéral sur presque toutes les questions. Il se montrerait en vérité, très ingrat en se séparant des successeurs de Gladstone, et, de fait, il n'est pas ingrat. Dans le cours de la présente lutte, à la suite du discours prononcé, le 12 décembre dernier, par M. Asquith, dans l'Albert Hall, de Londres, nous avons eu l'écho d'un autre discours, prononcé le jour suivant, par M. Redmond, dans lequel il promettait l'appui de son groupe à la majorité libérale à la chambre des communes, sachant qu'avec l'aide du parti libéral en Angleterre, il assurera l'autonomie législative de l'Irlande.

M. SPROULE: L'honorable ministre me permettra-t-il . . .

L'hon. M. LEMIEUX: Oh, je n'ai pas parlé pour l'Ulster.

M. SPROULE: Qui donc a jeté le premier le cri d'alarme au sujet de l'Allemagne, ce cri que les unionistes auraient exploité avec tant de succès dans le cours de la campagne électorale?

L'hon. M. LEMIEUX: Ce cri a été lancé surtout par un journaliste très répandu du nom de lord Northcliffe.

M. SPROULE: Il a été lancé d'abord à la chambre des communes par le leader

actuel du parti de la réforme, M. Asquith, en personne.

L'hon. M. LEMIEUX: Je répondrai à l'honorable député en lui citant les paroles mêmes de M. Asquith et de M. McKenna, actuellement lord de l'amirauté. Voici les paroles que le journal "Public Opinion" met dans la bouche de M. McKenna:

A l'heure qu'il est la Grande-Bretagne a sept dreadnoughts en service; l'Allemagne en a deux. Quand l'Allemagne en aura quatre en commission, la Grande-Bretagne en aura dix; quand l'Allemagne en aura cinq, la Grande-Bretagne en aura douze; quand l'Allemagne en aura neuf, la Grande-Bretagne en aura quatorze, quand l'Allemagne en aura onze, la Grande-Bretagne en aura seize, et quand l'Allemagne en aura treize, la Grande-Bretagne en aura vingt.

Et plus loin:

L'effarement au sujet de la marine n'a pas la moindre raison d'être.

Telle est la déclaration faite par le premier lord de l'amirauté, M. McKenna. Et que dit M. Asquith) Il a déclaré à Birkenhead, le 21 décembre dernier:

En ce qui regarde nos forces défensives, la marine et l'armée, je n'hesite pas à dire qu'elles n'ont jamais été en meilleur état, mieux équipées ou mieux organisées qu'elles ne le sont aujourd'hui.

M. SPROULE: Ce n'est pas ce que j'ai demandé. Quelle déclaration a-t-il fait à la chambre des communes, en proposant le vote des crédits pour la Marine?

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne suis pas au fait de cette déclaration, mais je viens de lire l'extrait d'un discours prononcé en assemblée publique, par M. McKenna, premier lord de l'amirauté, et l'extrait d'un discours prononcé par M. Asquith, premier ministre. Voici maintenant en quels termes s'est exprimé sir Edward Grey, secrétaire des affaires étrangères:

La marine anglaise est maintenue en état de protéger le pays contre toute combinaison probable de flottes étrangères.

Le très honorable Reginald McKenna, premier lord de l'Amirauté, déclarait encore le 5 janvier dernier:

Cette inquiétude au sujet de la marine est absurde et ridicule. On ne s'est nullement appliqué à un examen sérieux de la question. Comment raisonner contre la rumeur, ou répondre à des cris d'épouvante?

M. McKenna a pu s'exprimer d'autre manière, mais je cite ses dernières déclarations Je ne nie pas l'exactitude de l'affirmation faite par l'honorable représentant de Grey-est (M. Sproule); mais nous savons tous que cette panique au sujet de l'Allemagne n'existe que dans l'imagination des hommes de parti. Elle a été mise en branle par les journaux de parti de la Grande-Bretagne, sous la coupe de lord Northcliffe, et a été exploité dans la presse durant les élections par M. Blatchford, socialiste bien connu, aux gages d'un certain groupe en Angleterre. Mais, monsieur l'Orateur, je pose la question : Qui voudra croire que le peuple anglais s'inquiète du prétendu péril allemand ? Quant à moi, je suis d'origine française, mais je sais quelque chose de l'histoire d'Angleterre, et je n'hésite pas à dire qu'aucune nation au monde ne saurait abattre la fierté bien connue et éprouvée de la valeur anglaise.

Mais, nous dit-on, la construction de cette marine canadienne va donner lieu à des malversations, et à tout événement nous sommes trop ignorants pour la construire. Je réponds par le mépris à l'accusation anticipée de malversation. Je prierai tout honorable député qui pense les Canadiens incapables de construire une marine de se rendre à la bibliothèque du parlement et de lire sur le mur du couloir qui y conduit cette simple inscription:

En l'honneur des hommes grâce à l'initiative, au courage et à l'habileté desquels le "Royal William", premier navire à traverser l'Atlantique avec la vapeur par force motrice, a été entièrement construit au Canada et a atteint l'Angleterre en 1833.

Je soutiens—l'honorable représentant de Grey-est (M. Sproule) est trop bon Canadien au fond du cœur pour ne pas le reconnaître—que si l'énergie, l'initiative des Canadiens de la ville d'Halifax a pu, en 1833, obtenir ce résultat, les Canadiens de 1910 sont en mesure de construire la flotte, modeste, il est vrai, mais suffisante, dont le présent projet de loi tend à déterminer la création. Monsieur l'Orateur, j'ai l'orgueuil de mon pays. Ceux de ma race ne forment pas la majorité de la population, et n'ont peut-être pas en toutes choses le même idéal que la race anglaise; mais il me semble bien que dans les questions de cette nature nous devrions tous être d'accord. Si le Canada a pu construire le chemin de fer Pacifique-Canadien, et si l'esprit d'entreprise de deux hommes de la province d'Ontario, MM. Mackenzie et Mann, nous a procuré l'établissement d'un autre transcontinental, le Canadian-Northern; si le Canada de 1903 a réussi à reculer pour ainsi dire vers le nord les frontières du Dominion par la construction du Grand-Tronc-Pacifique; si nous sommes à même d'entreprendre la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson et le creusement du canal de la baie Georgienne, il semble bien que nous soyons en mesure de construire une marine canadienne. Et nous avons dans les Provinces maritimes, et même dans cette ancienne partie de la province de Québec où se trouvent la circonscription qui vous a élu, monsieur l'Orateur, et celle que j'ai moi-même l'honneur de représenter en cette

Chambre, un groupe de population prospère et industrieuse, dont les ancêtres étaient des marins, constructeurs de navires, à l'époque où il se construisait des navires dans notre pays. N'y a-t-il pas lieu d'espérer que les descendants de ces marins et constructeurs de navires seront en mesure de faire aujourd'hui ce que leurs ancêtres faisaient il y a soixante ou soixante-quinze ans?

Mais les experts de la marine anglaise sont eux-mêmes en faveur de l'idée d'une marine de construction canadienne. Sir William White, chef des constructions navales de la Grande-Bretagne, s'exprime en ces termes:

Nombre de Canadiens en vue dont les opinions sont dignes de respect préféreraient suivre la ligne de conduite récemment adoptée par la Nouvelle-Zélande, et voter une subvention en argent destinée à grossir le budget de la marine anglaise, la somme ainsi votée devant être appliquée suivant que le décide l'Amirauté, qui est laissée libre de construire le nombre et le genre de navires qu'elle jugera convenable, de prendre des mesures pour leur équipement, et de les utiliser dans un service quelconque, comme unités de la marine royale. Ce serait là, assurément, une mesure simple, n'entraînant qu'un minimum de dépenses, pour fins de construction, d'armement, d'équipement et d'entretien, et qui assurerait l'achèvement à brève échéance de ces auxiliaiares de la flotte. D'autre part, le projet préconisé par le gouvernement canadien, et qui, si je ne me trompe, à l'approbation de la masse des habitants du Dominion, a sa raison d'être dans les circonstances, présente certains avantages très nets et tend à inspirer aux habitants plus d'intérêt pour la flotte, tout en facilitant le recrutement de Canadiens pour la marine de guerre de l'empire. Le gouvernement de la confédération australienne a adopté une ligne de conduite semblable à celle préconisée par les gouvernement canadien, et avait décidé de pourvoir à l'établissement d'une marine qui fut sienne avant même que des mesures eussent été prises pour la convocation du congrès de la défense impériale de cette année. Simultanément, l'Australie renonçait à voter la contribution annuelle ou la subvention en argent au budget de la marine anglaise, pratique en vigueur depuis 1888.

Je dis que le projet de création d'une marine de construction canadienne serait beaucoup mieux vu du peuple canadien qu'un projet de contribution en argent à l'échiquier anglais. La force du sentiment national s'affirmerait beaucoup moins énergiquement au Canada si les sommes contribuées par nous étaient dépensées sans notre concours en Angleterre, au lieu d'avoir une marine à nous, composée de navires construits sous nos yeux, dans nos chantiers et pourvus d'équipages composés de Canadiens. Au début, ces navires ne seront pas construits dans des conditions aussi favorables qu'en Angleterre, je l'accorde. La dépense sera plus lourde, je l'accorde encore. Mais à toute chose il faut un commencement. J'ai foi dans l'a-

venir du pays, et il importe de stimuler la fierté du peuple canadien. S'il fallait accepter la manière de raisonner des honorables députés de la gauche, nous devrions faire revenir ici les garnisons anglaises. Ces garnisons ont été rappelées; nous nous sommes chargés du soin des forteresses d'Esquimault et d'Halifax. Nous avons déjà notre propre milice; n'est-il pas préférable que nous formions nos propres marins, plutôt que d'enrôler, non pas des Hessois, comme jadis, mais des marins de la métropole, dont celle-ci pourrait utiliser les services dans la mer du Nord et dans la Manche? N'est-il pas préférable que nous ayons des matelots canadiens tant sur l'Atlantique que sur le Pacifique? Il importe que l'industrie de la construction des navires ne soit pas restreinte à l'Angleterre, mais qu'elle soit étendue au Canada. Telle a été l'opinion exprimée par lord Milner, lorsqu'il visita notre pays il y a quelques mois. Telle est l'opinion de cet illustre homme d'Etat canadien, sir Charles Tupper, et qu'il exprimait dans une lettre adressée aux journaux il y a quelques mois, pleine de l'espoir que le leader de la gauche resterait fidèle au programme adopté unanimement dans cettet Chambre le 29 mars 1909. Qu'on me permette aussi de citer sur ce point l'opinion d'un journal conservateur, d'un journal éclairé, je veux dire l'"Evening Journal", d'Ottawa:

La construction au Canada d'une flotte canadienne veut dire que l'argent sera dépensé au Canada, qu'on établira au Canada des chantiers de construction et des écoles de marine, que les navires seront construits chez nous, par des ouvriers canadiens, que l'achat des matériaux se fera ici, que d'autres industries canadiennes en recevront de l'encouragement. Cela veut dire aussi que les villes canadiennes vont recevoir une nouvelle impulsion, une nouvelle infusion d'esprit national et de confiance en soi, cela veut dire encore la suppression de toute occasion de froissement avec la métropole. Au contraire, le projet d'une contribution en argent veut dire que l'argent des Canadiens sera dépensé en Angleterre, qu'il en pourra résulter des froissements, de l'irritation, du mécontentement, ici et là, quant au chiffre de la contribution, quant à l'emploi qu'on en fait. Dans ces conditions, on ne saurait s'attendre à ce qu'il se manifeste d'esprit de suite.

Voilà des raisons qui militent toutes fortement en faveur de l'adoption du programme préconisé cet après-midi par le très honorable premier ministre.

Mon honorable ami, le député de Jacques-Cartier, nous dit qu'il regarde cette marine comme un jouet ridicule, tandis que dans la province de Québec, il la considère comme une extravagance. Monsieur l'Orateur, j'aurais cru que mon honorable ami aurait eu plus de fierté. Voici une liste de pays indépendants, dont la population n'excède pas 10 millions, et, dans plusieurs cas,

est bien inférieure à ce chiffre, et qui ont leur propre marine:

MARINES DES PAYS AYANT UNE POPULATION INFERIEURE A 10 MILLIONS.

Argentine—9 croiseurs et cuirassés, canonnières et torpilleurs. Population, 7 millions. 6,000 hommes. Programme naval, $35,000,000. 3 dreadnoughts en construction.

Brézil—15 cuirassés, 5 arsenaux.

Chili—7 cuirassés, 3 dreadnoughts en construction. Population 3¾ millions.

Colombie—3 croiseurs sur Atlantique; torpilleurs; 2 croiseurs sur Pacifique. Population, 2½ millions.

Costa Rica—1 torpilleur, 1 canonnière. Population, 350,000.

Danemark—9 cuirassés et monitors. Population, 2½ millions.

Equateur—1 torpilleur, 1 transport, 250 hommes. Population 1¼ millions.

Grèce—3 cuirassés et 20 torpilleurs. 4,000 hommes. Population, 2 millions.

Haïti—6 vaisseaux, croiseurs 3e classe, canonniers. Population, 1½ millions.

Mexique—10 canonniers, 1 vaisseau-école, 6 croiseurs protégés, 198 officiers, 965 hommes. Population, 13 millions.

Holiande—17 croiseurs, 8,000 marins. Population, 5¾ millions.

Norvège—5 croiseurs, 1,000 marins. Population, 2½ millions.

Paraguay—5 transports et garde-côtes. Population, 700,000.

Pérou—5 cuirassés, 2 croiseurs. Population. 5 millions.

Portugal—8 cuirassés, 5,687 hommes. Population, 5½ millions.

Saint-Domingue—1 canonnière. Population, 610,000.

Suède—15 cuirassés. Programme fortification à accomplir en 12 ans. Population, 5½ millions.

Monsieur l'Orateur, si nous suivions l'avis de mon honorable ami, le député de Jacques-Cartier, la province de Québec se trouverait dans la même position où, suivant la pittoresque expression du député de Toronto-nord, se trouvait, il y a quelques années, l'Angleterre: dans un superbe isolement.

Quant à moi, monsieur, je ne veux pas de ce superbe isolement pour la race canadienne-française. Je déclare à mon honorable ami et à son allié, l'ex-député de Labelle, M. Bourassa, un des plus beaux talents qu'ait jamais produits la race canadienne-française, que, par leur attitude sur cette question, en proposant ce superbe isolement des Canadiens-français dans notre Confédération, ils ne sont pas fidèles aux traditions de leur race.

Le député de Jacques-Cartier, ne suit pas les traditions de la race que nous représentons tous les deux. Il ne suit même pas celles de l'ancien parti conservateur français. Permettez-moi de recourir de nouveau à l'histoire du Bas-Canada. En 1759, lorsque se joua le dernier acte du sombre drame de la conquête, sur les Plaines d'Abriham, nos ancêtres et les siens, passèrent sous un autre régime. Sous la domination française, nos ancêtres n'avaient pas connu la liberté. Nous étions gouvernés par la bureaucratie, et il n'était point question alors de parlement. Mais, comme naguère Enée et ses compagnons apportèrent avec eux à Rome les coutumes et les lois de la Grèce, ainsi les grenadiers anglais et écossais, qui vainquirent nos ancêtres sur les Plaines d'Abraham, apportèrent, pour ainsi dire, avec eux, la constitution britannique et tout ce qu'elle comporte.

Nos pères restèrent sous la tutelle du clergé catholique romain. Ils n'étaient que quelques milliers de paysans français, abandonnés par les seigneurs rentrés alors en France. Nous restions, donc sur les deux rives du Saint-Laurent, une minorité de 60,000 paysans environ, presque perdue, isolée sur le vaste continent anglo-saxon de l'Amérique du Nord. Nous aurions été anéantis, submergés comme race, si le parlement anglais de 1774, agissant sous l'impulsion d'un sentiment des plus généreux, n'avait accordé à cette minorité française et catholique de conserver ses lois, sa langue, ses coutumes et sa liberté religieuse. Mon honorable ami et ses alliés, qui invoquent la doctrine Monroe comme une protection pour nous en cas de guerre, se souviennent-ils d'avoir lu dans l'histoire des treize colonies, que l'un des griefs allégués par les révolutionnaires contre la mère patrie, c'est précisément ce fait que la mère patrie avait accordé aux canadiens français et aux catholiques romains la liberté religieuse, l'usage de leurs lois françaises et leurs coutumes nationales?

L'histoire en mains, mon honorable ami croit-il que si nous étions annexés, le congrès des Etats-Unis, respectât nos lois, nos écoles, nos us et coutumes? Qu'il se rappelle donc l'histoire de la Louisiane? Il y avait une minorité française en Louisiane. Elle avait ses lois françaises. Elle professait la religion catholique romaine. Qu'il aille aujourd'hui en Louisiane; que le clergé, que les évêques de la province de Québec aillent en Louisiane; qu'y trouveront-ils? Ils trouveront beaucoup de noms français dans l'annuaire des adresses, mais ils y entendront hélas! bien peu de français. Ils y verront que, dans les écoles où le français étaient encore enseigné, il y a vingt à vingt-cinq ans, aujourd'hui, il n'y a plus qu'une seule langue et c'est l'anglais. On y observait des lois françaises. Elles se trouvent encore dans le code, mais traduites en anglais, et le français n'est plus admis devant les cours de justice; l'anglais y est la seule langue officielle.

Mon honorable ami a dit, il y a un instant, que nous n'avons pas à nous préoccuper de la suprématie britannique, que si la suprématie britannique doit un de ces jours sombrer, nous conserverons, après tout, ce

que nous avons acquis, ce que nous avons gagné. Je répète à mon honorable ami qu'en parlant ainsi, il n'exprime point le sentiment de ceux de sa race et de sa province qui voient plus loin que lui dans l'avenir. Il est de l'intérêt du citoyen canadien-français, qu'il soit prêtre ou laïque, spécialement s'il est prêtre ou évêque, de s'efforcer au contraire de maintenir cette suprématie de l'Angleterre afin de conserver les droits, les privilèges et les franchises qui nous ont été concédés par l'acte de Québec de 1774. Notre honorable ami prétend que nous ne devons rien aux hommes d'Etat anglais. Comme libéral et comme canadien, je ne puis oublier que c'est grâce à Charles James Fox, que c'est grâce au grand Pitt lui-même, si les Canadiens de 1774 ont obtenu ce que, bien souvent, j'ai appelé la grande charte de la province de Québec.

Ce que nous avons obtenu en 1774, nous a été de nouveau garanti en vertu de la constitution de 1791, et quelques exemples montreront que le clergé canadien-français, mû par un sentiment de reconnaissance, s'est toujours montré fidèle et loyal à la couronne britannique. Que disait en effet Mgr Briand, évêque de Québec? En mai 1775, à l'époque de l'invasion américaine, il s'exprimait ainsi:

La faveur extraordinaire et la bienviellance avec lesquelles nous avons été gouvernés par Sa Très Gracieuse Majesté le roi George III, depuis que, par la fortune des armes nous avons passé sous son autorité, les récentes faveurs qu'il vient de nous faire en nous accordant l'usage de nos lois et le libre exercice de notre religion, en nous admettant à participer à tous les privilèges et avantages des sujets britanniques, devraient assurément suffire pour exciter notre gratitude et notre zèle à soutenir les intérêts de la couronne de la Grande-Bretagne.

Je puis dire à mon honorable ami que Mgr Briand était un humble prêtre. Il avait vu ce pays passer du régime français au régime anglais. Sans doute, il savait l'importance pour les Canadiens-français de vivre en Amérique sous la protection anglaise. Ce n'était ni un sycophante ni un courtisan. C'était un Canadien. Il ne convoitait ni les honneurs ni les faveurs, ni les titres, ni l'ordre de chevalier, il énonçait simplement les sentiments de ses ouailles et exprimait leur gratitude envers la couronne britannique. Mon honorable ami dit que nous ne devons rien à la couronne britannique, que nous avons dû arracher à la Grande-Bretagne les privilèges que nous en avons obtenu. Ce n'est point là précisément ce que disait un autre prélat distingué. Que disait Mgr Plessis? Permettez-moi de vous lire un extrait d'une oraison funèbre prononcée par cet évêque, reconnu comme tel par le roi, monsieur l'Orateur. A cette époque, ne l'oublions pas, les catholiques étaient inhabiles, en Angleterre à remplir certaines fonctions, mais le parlement passa outre, et la religion catholique romaine devint la religion officiellement reconnue dans la province de Québec. Que disait donc l'évêque catholique de Québec? Voici comme il s'exprimait:

Nos conquérants, regardés d'un œil ombrageux et jaloux, n'inspiraient que de l'horreur; on ne pouvait se persuader que des hommes étrangers à notre sol, à notre langage, à nos lois, à nos usages et à notre culte, fussent jamais capables de rendre au Canada ce qu'il venait de perdre en changeant de maîtres. Nation généreuse, qui nous avez fait voir avec tant d'évidence combien ces préjugés étaient faux, nation industrieuse, qui avez fait germer les richesses que cette terre renfermait dans son sein; nation exemplaire, qui, dans ce moment de crise, enseignez à l'univers attentif en quoi consiste cette liberté après laquelle tous les hommes soupirent et dont si peu connaissent les justes bornes; nation compatissante, qui avez reçu avec tant d'humanité, les sujets les plus fidèles chassés par ce gouvernement auquel nous appartenons; nation bienfaisante, qui donnez chaque jour au Canada de nouvelles preuves de votre libéralité; non, non, vous n'êtes point nos ennemis, ni ceux de nos propriétés, ni ceux de notre sainte religion que vous respectez.

Monsieur l'Orateur, permettez-moi de citer ce que disait encore monseigneur Plessis, le 15 septembre 1807, en s'adressant aux catholiques français de Québec:

Vous avez compris que vos intérêts ne sont point séparés de ceux de la Grande-Bretagne.

Ainsi, il se prononçait contre la politique de superbe isolement proposée par mon honorable ami, le député de Jacques-Cartier (M. Monk) et par M. Bourassa. Il continuait:

Vous êtes convaincus qu'il est impossible d'être un bon chrétien sans être un loyal et fidèle sujet; que vous seriez indignes du nom de catholiques et de Canadiens, si, oubliant les commandements de votre sainte religion vous montriez de la déloyauté ou même de l'indifférence quand il s'agit de faire votre devoir comme des sujets dévoués à votre souverain et à la défense de votre pays. Vous n'avez pas attendu que cette province fût menacée d'une invasion imminente, ou même que la guerre fût déclarée pour donner des preuves de votre zèle et de votre bonne volonté pour le service public.

Ces paroles vont à l'encontre de ceux qui invoquent la doctrine Monroe, pour le défense du Canada, tout comme elles militent contre la politique d'abstention, prônée par le député de Jacques-Cartier. Quel avantage les Canadiens français pourraient-ils attendre de l'annexion, par exemple, ou bien de l'isolement au sein de la Confédération canadienne? Qu'adviendrait-il de notre langue, de nos lois et de nos écoles? Je le répète, souvenez-vous de la Louisiane! Monsieur l'Orateur, l'honorable député ne représente pas les aspirations nationales de la province de Québec à cet

égard. J'ajoute qu'il n'est pas l'interprète des traditions des conservateurs canadiens-français de cette province. Sir George E. Cartier, dont il a invoqué l'autorité, est celui qui présenta devant le parlement la loi de milice de 1862. Il fut même défait lorsqu'il présenta cette mesure au Parlement. Relisons les paroles qu'il prononça alors:

Le vote de mardi (20 mai 1862) nous a renversés; je ne le déplorerais pas, s'il n'avait atteint que le ministère. Mais, je crains que ceux qui sont hostiles aux institutions du Bas-Canada, et ils sont nombreux, ne s'en servent comme d'une arme. J'espère cependant, que la noble conduite de notre clergé, et les sentiments manifestés par les Canadiens-français, l'automne dernier, paralysera les efforts qui se feront pour rendre suspecte leur loyauté. Une pensée nous console dans notre chûte, c'est que nous tombons à l'occasion d'une mesure destinée à la protection, à la défense de notre pays, une mesure que nous croyons nécessaire pour mettre les Canadiens en état de jouir librement de leurs institutions politiques à l'ombre du glorieux drapeau de la vieille Angleterre. (22 mai 1862.)

Que fit sir Georges Cartier, en 1867? Afin de bien pénétrer ses compatriotes de la nécessité de coopérer cordialement avec les Canadiens de langue anglaise, il demanda à son collègue, sir John A. Macdonald, le portefeuille de la Milice. Et pourquoi? Ah! c'est qu'il voulait populariser cette politique militaire parmi ses compatriotes, du moment qu'ils auraient réussi à en saisir l'esprit. Il voulait l'union des deux races; il voulait inculquer dans le cœur des Canadiens français la nécessité de la coopération avec leurs concitoyens de langue anglaise, afin de mener à bien l'œuvre de la Confédération.

On me demandera peut-être pourquoi j'ai pris la direction du département de la Milice? Je répondrai que j'ai toujours aimé à affronter les difficultés et que le département de la Milice en offre de nombreuses.

Cette loi sur la milice et sur les fortifications aprendra à l'étranger que nous sommes déterminés à rester sous la protection de la couronne britannique. Je suis même sûr que si l'on demandait à la Chambre de sanctionner une loi de milice très coûteuse, elle y consentirait. J'ai presque honte de venir demander à une grande assemblée délibérante comme la Chambre des communes, une somme aussi minime pour un service public si important. (Discours du 31 mars 1868, aux Communes.)

Le 1er mai 1868, en invitant la Chambre à se déclarer en comité, afin de délibérer les résolutions touchant les fortifications, sir Georges Cartier dit:

Le gouvernement impérial a certainement déclaré que toutes les ressources de l'empire seraient, au besoin, employées à la protection du Canada; mais, nous devons le seconder. Si l'on objecte que ce sont là des travaux improductifs, je répondrai que la position de notre pays est devenue assez importante pour qu'à l'exemple des autres nations, nous opposions une barrière aux aggressions. En élevant une barrière entre nous et nos voisins nous déclarons, par là, solennellement au monde entier que nous voulons rester unis à la Grande-Bretagne. Quand nous aurons élevé les grandes fortifications dont j'ai parlé, les capitalistes anglais seront encore plus convaincus que leurs fonds sont en sûreté chez nous, et le Canada sera en pouvoir d'obtenir des placements multiples à des conditions plus avantageuses. Ainsi tombe l'objection contre un projet qui n'est pas autre chose, au fond que le projet même du gouvernement britannique. Cette objection que j'ai prévue, à savoir que nous allons dépenser des sommes considérables pour des travaux improductifs, tombe d'elle-même.

Ses déclarations au sujet des fortifications et de la "Loi de milice" s'appliquent avec autant de force à la situation qui se dresse devant nous aujourd'hui. Mais Cartier avait aussi songé à la marine canadienne. Il ne faut pas supposer qu'il fut hostile à une marine de guerre canadienne, loin de là. A la séance du 31 mars, il donne à entendre qu'on aborderait, plus tard, l'étude de cette question. Voici ses paroles:

Je ne prétends pas, dit-il, par ce bill, organiser la milice navale. C'est un soin qui est laissé au Gouverneur général en conseil.

Je reviens à la politique d'isolement que préconise l'honorable député dans la province de Québec. Me sera-t-il permis de lui rappeler les paroles prophétiques prononcées par son ancien chef, sir George Etienne Cartier, sur cette question-là même?

La gloire de notre nationalité n'est point dans l'isolement. Elle est dans la lutte et le combat: luttes à main armée autrefois contre le despotisme et la tyrannie; luttes généreuses pour la défense du drapeau de la mère patrie. Aujourd'hui, luttes pacifiques, pour faire sa place dans le monde des affaires, à côté de ses rivales, et leur disputer, s'il est possible, le haut du pavé. Elle est pour lutter, la nationalité des hommes qui ont dû vaincre tant d'obstacles, supporter tant de misères et livrer tant de combats au monopole et à la tyrannie, pour se frayer une route honorable à côté des races étrangères.

N'allons point, en rétrécissant notre horizon politique et social, rétrécir aussi l'esprit de nos compatriotes. On rira peut-être de cette idée; mais les véritables penseurs diront que nous avons raison; le citoyen d'une nation indépendante est plus grand moralement et intellectuellement, que celui d'une colonie. Son esprit est plus large, son intelligence plus vaste, parce que son regard intellectuel s'accoutume à embrasser, dans ses observations, de plus vastes horizons, des questions plus graves, des intérêts plus sérieux.

Ne cherchons donc point à entourer notre nationalité d'un horizon sans grandeur et sans portée. Elargissons plutôt le cercle autour d'elle, c'est le moyen de la faire grande et belle ,en grandissant ses enfants et ses défenseurs.

La confédération étendra au loin l'horizon, mais elle donnera en même temps à notre vie intime, à notre vie de famille, des éléments de bonheur et de jouissance qui nous ont été refusés jusqu'à ce jour. Elle nous rendra

libres et maîtres chez nous, dans l'administration des affaires de notre patrimoine spécial.

Mais j'ai déjà dépassé les bornes que je m'étais prescrites et je prie la Chambre de me permettre d'ajouter encore quelques mots.

L'autre jour, dans sa péroraison, le député de Jacques-Cartier nous a signalé ce qu'il veut bien appeler les piperies du style chez le premier ministre du Canada. L'honorable député a pourtant lui-même donner libre cours à ses réminiscences littéraires. Il nous a parlé de Saint-Paul. Il a aussi cité Byron qui peint en des vers immortels le gladiateur de Dacie expirant dans l'arène romaine:

He heard it, but he heeded not—his eyes
Were with his heart, and that was far away;
He recked not of the life he lost nor prize,
But where his rude hut by the Danube lay,
There were his young barbarians all at play,
There was their Dacian mother—he, their sire,
Butchered to make a Roman holiday—
All this rush'd with his blood—shall he expire
And unavenged? Arise! ye Goths, and glut your ire!

Dans la province de Québec—car cette citation est faite à l'intention de cette province—ce gladiateur dont le sang s'écoule, goutte à goutte, égorgé qu'il est dans l'arène, c'est le Canadien-français combattant pour le drapeau britannique; et les jeunes barbares, ce sont nos fils.

Nous, les députés canadiens-français ici, sommes leurs pères. Et les Goths, qui sont-ils? Sans doute, ce sont ceux qui, par delà la frontière, voudraient, au cas de danger, invoquer la doctrine Monroe—"levez-vous, ô Goths, et assouvissez votre vengeance." Monsieur l'Orateur, est-ce bien là le langage d'un patriote? et ces paroles sonnent-elles bien dans la bouche d'un seigneur qui se réclame de la grande aristocratie féodale du Bas-Canada?

Je ne saurais clore ces observations, sans évoquer moi aussi quelques souvenirs classiques. Comme je viens de le dire, j'eus l'avantage de puiser mes notions de droit constitutionnel dans les leçons de l'honorable député qui occupait cette chaire, à l'Université Laval. C'est de ses lèvres mêmes que j'appris à aimer à admirer et à apprécier les institutions britanniques; or, en feuilletant, l'autre jour, mes vieux cahiers, je trouvai consignée dans une de ces pages, écrites il y a bientôt, hélas! vingt ans, la définition de la constitution britannique. Cette définition était empruntée à Edmund Burke, cette grande lumière du parlement britannique, l'un de ceux qui se constituèrent les défenseurs des libertés canadiennes à Westminster.

Le député de Jacques-Cartier s'élevait aux sereines hauteurs de l'éloquence, quand il s'adressait aux étudiants. Que disait-il donc? Afin de nous faire pleinement apprécier tout le prix de la citoyenneté et des institutions britanniques, il terminait son cours par la définition suivante qu'on peut retrouver dans les discours de Burke:

S'il faut rechercher la mesure de la modération, je la rechercherai. Mais où la trouverai-je? Assurément pas dans leur imagination ni dans la mienne, mais bien plutôt dans la constitution anglaise. C'est elle qui dit au monarque impérieux et autoritaire: ton sceptre s'étend jusque-là; il n'est pas plus en ton pouvoir d'ajouter un diamant à ta couronne qu'un cheveu à ta tête, car telle est l'éternelle loi.

A une noblesse arrogante elle dit: ton orgueil a des bornes qu'il ne peut franchir. Au peuple capricieux et colère: arrête, tu ne peux aller plus loin.

Notre constitution ressemble à notre île dont les rives servent de digue à la mer et c'est en vain que les flots se soulèvent et mugissent contre elle. Sous l'empire de cette constitution, je sais et je sens que je suis libre—mais libre sans danger pour moi-même ni pour les autres. Agissant dans la limite de mes droits, je sais qu'il n'est au pouvoir de personne au monde d'attenter à ma vie, à ma liberté ou à mes biens. J'ai conscience de ma sécurité et de mon indépendance et c'est cela, et cela seulement, qui constitue le sentiment de la liberté dont mon âme est éprise. Je sais aussi que ni faveur royale.

Les titres de chevalier.

Ni caprice populaire.

Les discours du député de Jacques-Cartier.

Ni cabale oligarchique, ne sauraient me faire atteindre au-delà d'une certaine hauteur où je pourrais succomber et dans ma chute, entraîner celle de mon pays. Je sais qu'il règne un ordre suprême, notre cadre y est fait et il ne nous est pas donné d'en dépasser les limites.

Voilà, je crois, la plus claire définition de la constitution britannique qu'on ait jamais donnée. Après vingt ans, j'offre à mon ami l'hommage de ma reconnaissance. Je le répète, c'est lui qui, de concert avec le premier ministre, le chef du gouvernement, m'a appris à aimer, à apprécier et à respecter cette constitution sous laquelle, nous de la minorité avons le bonheur de vivre. Je m'étonne de l'entendre aujourd'hui préconiser une politique qui, si elle était adoptée—mais, Dieu merci, elle ne le sera pas—irait à l'encontre même des principes posés par lui-même, il y a vingt ans, et que j'ai recueillis de son enseignement.

Oui, monsieur l'Orateur, les Canadiens français de la province de Québec possèdent avec fierté tous les avantages si lumineusement décrits par Burke. Ils veulent maintenir et conserver ces avantages et ces privilèges en faisant leur devoir comme des patriotes envers leur roi. Loyaux envers leur roi et loyaux envers leur patrie, n'ai-je pas le droit d'ajouter, monsieur l'Orateur,

qu'ils font également leur devoir envers le Tout-Puissant?

(Sur motion de M. Middlebro, la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

Sir WILFRID LAURIER propose de lever la séance.

M. SPROULE: Le débat, je présume, continuera demain?

Sir WILFRID LAURIER: Non. Demain le ministre des Chemins de fer, qui désire vivement terminer la discussion de ses crédits, parce que le sous-ministre abandonne l'administration, en demandera l'examen. Le débat ne sera pas repris avant mardi.

L'hon. M. FIELDING: Demain nous pourrions aussi discuter le chapitre relatif aux secours à la France.

(La motion est adoptée et la séance est levée à minuit et cinquante minutes, vendredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 4 février 1910.

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

DISCUSSION D'UN RAPPORT DU COMITE DES DEBATS.

M. GERVAIS propose l'adoption du 2e rapport du comité permanent chargé de surveiller le compte rendu officiel des débats de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER: Expliquez-vous.

M. GERVAIS: C'est le rapport du comité chargé de surveiller le compte rendu officiel des débats proposant la nomination de M. Desaulniers comme traducteur, en remplacement de M. Laferrière, mort il y a quelques jours. Le comité des débats fait cette proposition à la Chambre, et il espère qu'elle sera adoptée.

Sir WILFRID LAURIER: Je comprends que, d'après la loi actuelle du service civil —je ne me vante pas de la connaître dans tous ses détails—on ne peut faire cette nomination à la recommandation d'un comité. Je comprends, toutefois, que le candidat qui est proposé est acceptable et sera nommé, mais par l'autorité régulière qui a le pouvoir, d'après la loi, de s'occuper de ces questions-là et de les régler.

M. S. HUGHES: Vu qu'il existe une divergence d'opinion, si je ne me trompe, sur le corps qui peut faire cette nomination, ne vaudrait-il pas mieux s'enquérir d'abord de ce détail? Pour ma part, si le comité des débats n'est qu'un ornement, et encore,—je me verrai forcé de ne plus prendre part à ses délibérations; et je suis persuadé que c'est bien là aussi le sentiment de tous les autres membres du comité. Si un comité parlementaire peut retenir les services d'un jeune professeur pour se promener par tout le pays dans un but quelconque, je ne puis voir pourquoi on refuserait à un comité permanent de la Chambre le pouvoir de proposer la monimation d'un fonctionnaire à un emploi qui relève de ce comité.

Sir WILFRID LAURIER: Je dirai seulement à mon honorable ami (M. Hughes) que je regretterais infiniment de perdre ses services à ce comité. Je me dispenserais plutôt de ses services dans d'autres circonstances. Il a raison quelquefois, surtout dans les questions militaires .. . .

M. S. HUGHES: Il ne s'agit pas d'un comité militaire.

Sir WILFRID LAURIER: . . .et je comprends que, dans ce cas-ci, le candidat proposé est très acceptable.

M. S. HUGHES: Ce n'est pas là le point. Il s'agit d'une question de principe . .

Sir WILFRID LAURIER: Parfaitement; avons-nous ou n'avons-nous pas ce pouvoir?

M. S. HUGHES: C'est précisément ce que nous voulons savoir.

Sir WILFRID LAURIER: Je crois savoir que les autorités nous nient ce pouvoir.

M. S. HUGHES: Le très honorable premier ministre veut-il parler de l'autorité de la Chambre?

L'hon. M. FIELDING: Ce cas est prévu par la loi relative au service civil.

M. SPROULE: Le loi statue sur la nomination des fonctionnaires de l'Etat. Si je ne me trompe, bien qu'on n'eût pas l'intention de priver la Chambre d'aucun de ses privilèges dans l'administration de ses affaires, il a été entendu qu'une nomination devrait être faite conformément à la loi, et par la même autorité qui nomme les autres fonctionnaires aux autres situations dans le service civil—c'est-à-dire, par la commission du service civil. Si cette interprétation est exacte, je ne crois pas qu'on emploie aujourd'hui le bon moyen. Cette nomination entraîne une dépense imputable sur le revenu, et l'on ne peut s'en occuper pour cette raison. Mais il y a cette autre objection que les nominations doivent être faites par la commission du service civil et non pas sur la proposition de ce comité.

M. GERVAIS: D'après la loi du service civil, la Chambre des communes doit agir quand il est question de nommer un fonctionnaire de la Chambre. C'est aussi le cas lorsqu'il s'agit d'un fonctionnaire du Sénat, c'est-à-dire qu'il appartient à ce dernier d'agir. Je comprends que, en adoptant la loi du service civil, la Chambre ne s'est pas départie de son privilège d'exprimer son avis, privilège qu'elle tient du droit naturel et non pas d'une loi quelconque. Elle peut exprimer son avis à la commission du service civil dans le cas d'une nomination. Le comité des débats ne fait que proposer à la commission du service civil la nomination de M. Desaulniers; c'est là tout ce que nous faisons maintenant. Si la commission qui fait ces nominations ne veut pas tenir compte de notre recommandation, le temps arrivera bientôt de décider si elle a agi ou non conformément à la loi, si elle a eu tort ou raison. Mais je ne crois pas un instant que la Chambre des communes refuse de proposer, un homme de première capacité, qui a subi ses examens, il y a trois ans—avant la création de cette commission—qui est sorti de ses examens avec les meilleures notes possibles, qui se trouve sur la liste des candidats qui attendent depuis trois ans, et qu'on a employé comme traducteur intérimaire dans une circonstance depuis lors, et que le Gouvernement déclare ainsi être parfaitement apte à exécuter ce travail. Nous estimons que—je crois que la Chambre des communes devrait exprimer la même opinion—que M. Desaulniers sera un homme capable d'être traducteur des débats. Il restera à la commission du service civil d'accepter l'expression du sentiment de la Chambre des communes. Voilà tout ce que nous demandons. Nous pouvons faire la proposition. . .

M. SPROULE: Je voudrais poser une question à l'honorable député (M. Gervais). Il propose à la Chambre ceci et cela; la Chambre agrée la proposition. N'est-ce pas là, en réalité, approuver cette proposition?

M. GERVAIS: Ce n'est aucunement cela D'après la nouvelle loi du service civil, les commissaires peuvent déclarer que notre proposition n'est pas conforme à toutes les formalités requises par cette loi, et elle peut refuser d'accepter notre recommandation. Cela règlerait la question, à moins que la Chambre n'agisse ultérieurement. Mais je ne puis voir pourquoi le comité des débats, chargé par la Chambre à l'ouverture de la session de la surveillance du compte rendu officiel des débats serait traité de cette façon. S'il en est ainsi, il ne restera plus qu'une chose à faire, ce serait pour chaque membre de ce comité d'offrir sa démission. Nous présentons un candidat, c'est tout. Cette proposition nous croyions que la commission du service civil pourrait l'accepter ou l'ignorer.

M. SPROULE.

M. SPROULE: Pour régler la question, je soulève la question de règlement. Je vous demande, monsieur l'Orateur, si cette motion est régulière, d'après la loi.

M. ETHIER: Bien que je fasse partie du comité des débats, j'étais absent quand on a adopté cette recommandation, et j'estime que le comité n'a pas pris le moyen voulu pour obtenir la nomination d'un traducteur. Je comprends que la loi du service civil s'applique aux traducteurs des débats et que ces derniers sont sous la direction et l'autorité de l'Orateur, en sa qualité de chef du département de la Chambre des communes. D'après la loi du service civil, j'estime qu'un chef de département, sur le certificat du sous-chef, qui, dans le cas qui nous occupe, se trouve être le greffier de la Chambre, peut demander à la commission du service civil et nommer tel ou tel fonctionnaire, d'où il suit que cette commission a le pouvoir de nommer cette personne-là suivant la disposition contenue dans l'article 21 de la loi relative au service civil modifiée, après ou sans examen. Je ne doute pas que M. Desaulniers, qui a subi l'examen requis, avant la mise en vigueur de cette loi, ne soit capable, si on le nomme, de remplir d'une manière satisfaisante tous les devoirs de cet emploi. Mais je considère que le comité des débats ne prend pas l'attitude voulue, d'après la loi du service civil, en proposant la nomination d'un tel fonctionnaire. Je crois que c'est ici un cas où l'on devrait appliquer la loi du service civil.

L'hon. M. FIELDING: Au lieu de demander la décision de M. l'Orateur, nous pourrions, puisque le sens de la loi ne nous paraît pas très clair, suivre le conseil de l'honorable député de Victoria-et-Haliburton et faire dissiper tout doute par le ministère de la Justice. Par bonheur, il n'existe aucune divergence d'opinion sur la compétence de la personne proposée. Toutefois, il est entendu que la Chambre a consenti à ce que ses fonctionnaires fussent traités de la même manière que le personnel du service civil; or, quant il s'agit de nommer un fonctionnaire technique sous le régime de la loi du service civil, la commission doit avoir constaté que le candidat possède les qualités requises et que les devoirs qui lui seront assignés sont ceux de la classe à laquelle on désire le nommer. Appliquant cette règle au cas qui nous occupe, on considère que c'est à la commission qu'il appartient de s'occuper de la nomination à faire.

M. HUGHES: Comment, d'après la loi, porter l'affaire devant la commission du service civil? Cette commission, il faut mettre des verres fumés pour l'envisager.

L'hon. M. FIELDING: Je ne veux pas interpréter la loi, mais plutôt suivre le propre conseil de mon honorable ami. Cette

même question pourra revenir encore sur le tapis; autant vaut donc savoir au juste à quoi nous en tenir sur l'application de la nouvelle loi du service civil à l'égard des fonctionnaires de la Chambre des communes. A cet effet, je conseillerais à l'honorable député de ne pas insister pour l'adoption de sa motion; et comme nous avons tous le même objet en vue, il y a tout à gagner à suivre le conseil que l'on a donné.

M. GERVAIS: Me rangeant en ceci à l'avis du ministre des Finances, je propose le renvoi de la suite du débat à une autre séance.

L'hon. M. FIELDING: Réservons la motion pour un autre jour.

M. GERVAIS: Fort bien.

M. R. L. BORDEN: Les fonctionnaires des services administratifs sont nommés par décret du conseil, tandis que la Chambre nomme les siens par voie de résolution; mais de même qu'un décret du conseil ne peut que nommer un candidat déjà proposé par la commission du service civil, de même la Chambre ne doit porter son choix que sur une personne proposée de cette manière. J'ignore tout à fait ce que le comité a pu faire. A certain point de vue il peut avoir pleinement raison; cependant il me paraît fortement à désirer que l'on se conforme aux dispositions de la loi et, à l'instar du ministre des Finances, je considère que nous devrions obtenir à ce sujet l'opinion du ministère de la Justice ou de légistes compétents.

M. SPROULE: J'imagine que lorsqu'on aura obtenu cette opinion, il en sera donné communication à la Chambre.

L'hon. M. FIELDING: Le greffier se conformera au désir de la Chambre à cet égard,

(La motion est retirée.)

DEPOT D'UN BILL PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DE L'INSPECTION DU GAZ.

L'hon. WM TEMPLEMAN demande à déposer un projet de loi (n° 132) portant modification de la loi de l'inspection du gaz.

—Monsieur l'Orateur, la modification la plus importante réside en l'article 3. La loi actuelle autorise une réduction de tant pour cent afin de parer aux erreurs qui surviennent dans l'inspection des compteurs. Le pour-cent est réduit afin d'assurer plus de précision dans les compteurs en usage.

C'est surtout à la demande des fonctionnaires du ministère et de la ville de Toronto que cet amendement est inséré dans le bill. Un autre amendement tend à autoriser l'essai du gaz dans le but d'en déterminer les qualités calorifiques. A l'heure actuelle, les essais ne portent que sur la puissance lumineuse.

Les amendements qui suivent n'ont guère d'importance; en divers articles, le mot "district" est inséré à la place des mots "cité, ville et endroit", vu que le travail du département est réparti par districts.

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

DEPOT D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LE PARC DES MONTAGNES ROCHEUSES.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur et surintendant général des Affaires indiennes) propose à la Chambre de se former en comité général, mardi prochain, pour la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

Sont approuvés par cette Chambre, en tant qu'ils se rapportent au parc des Montagnes rocheuses, en conformité des prescriptions du paragraphe 3 de l'article 5, chapitre 60, S.R.C., 1906, les règlements du 21 juin 1909 intitulés: "Règlements des parcs nationaux du Canada", qui ont été adoptés à la date susmentionnée par Son Excellence le Gouverneur en conseil, en conformité de l'article 4 de la loi du parc des Montagnes rocheuses, chapitre 60 susdit.

Adopté.

AJOURNEMENT DU MERCREDI DES CENDRES.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose:

Que la Chambre, quand elle lèvera sa séance, mardi prochain, le 8 courant, soit et demeure ajournée jusqu'au jeudi, 10

LA COMPAGNIE ALLAN.

M. CROSBY: Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'aimerais savoir si les paquebots de la ligne Allan, subventionnée pour transporter le courrier au Havre, ont cessé de faire escale à Halifax et si, oui ou non, ils sont tenus d'y faire escale.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je regrette de ne pouvoir répondre en ce moment; je donnerai le renseignement lundi prochain.

M. CROSBY: Je dois ajouter que le dernier paquebot de la ligne Allan, le "Corinthian", est arrivé à Saint-Jean avant-hier sans avoir fait escale à Halifax.

LES JEUNES ECLAIREURS (BOY SCOUTS.)

M. HUGHES: On m'a adressé la coupure suivante, prise dans le "Globe", de Toronto:

On est à prendre, dit le "Daily Mail" de Londres, des dispositions pour permettre à un certain nombre de jeunes éclaireurs (boy

scouts) de visiter le Canada au cours de l'été prochain et, par là, de s'exercer à l'éclairage en des conditions que notre pays est incapable de leur offrir.

On se servira de Peaux-Rouges pour indiquer les pistes et instruire les jeunes gens dans l'art de suivre à la trace d'une façon à laquelle on ne saurait même pas songer en Angleterre. Le canotage, la pêche et la poursuite du daim en se guidant sur les foulées feront aussi partie du programme, qui vient à la suite de l'échange de visites qui s'est fait l'été dernier entre les jeunes éclaireurs d'Angleterre et d'Allemagne.

Ces jeunes gens, qui seront sous la direction de leurs maîtres et dont le bien-être fera l'objet des dispositions les plus minutieuses, seront choisis par voie de concours. Le voyage ne coûtera absolument rien à ceux qui en seront.

Le ministre de la Milice a-t-il quelque renseignement à ce sujet?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Non. C'est la première nouvelle que j'en ai.

A PROPOS D'ALEVIN.

M. EDWARDS: Il y a une dizaine de jours, le ministre de la Marine et des Pêcheries étant malade, j'écrivais au sous-ministre pour obtenir des formules de demande d'alevin. On ne m'a pas encore répondu, et j'aimerais à savoir à qui je dois m'adresser pour obtenir une réponse dans un délai raisonnable.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je m'étonne que l'honorable député n'ait pas reçu de réponse. Je vais m'informer tout de suite.

LE TARIF MINIMUM DES ETATS-UNIS.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre des Finances (M. Fielding) sait-il si les autorités américaines ont décidé de faire bénéficier de leur tarif minimum les marchandises canadiennes exportées aux Etats-Unis, ou y a-t-il eu à ce sujet échange de communications entre ces autorités et lui-même?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Nous ne savons des mesures prises à cet égard par les autorités américaines que ce que les journaux en disent couramment. Je n'ai pas de renseignements officiels.

FONCTIONNAIRES LOGES AUX FRAIS DE L'ETAT.

M. BLAIN: J'aimerais savoir quand je peux compter avoir l'état qu'on m'avait promis pour le commencement de la semaine dernière, et dont la Chambre a ordonné le dépôt le 6 décembre, état relatif au nombre de fonctionnaires du Sénat et de la Chambre des communes logés aux frais de l'Etat.

M. HUGHES.

LA COMMISSION INTERNATIONALE DES PECHERIES.

M. JAMESON: Quand sera déposé le rapport de la commission internationale des pêcheries? Une dépêche de Washington m'apprend que le président Taft a transmis au congrès le rapport de M. le professeur Starr Jordan.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Mon honorable ami veut parler de la commission instituée à l'égard des eaux intérieures, des lacs. Son rapport devrait être devant le Parlement et devant le congrès; il a été déposé sur le bureau de la Chambre.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Avant la reprise de l'étude du budget de mon honorable collègue des Chemins de fer, j'aimerais inviter la Chambre à autoriser la trésorerie à verser $50,000 au fonds créé en France pour venir en aide aux victimes des inondations récentes. Les dernières nouvelles nous apprennent, par bonheur, que les eaux se retirent et que la situation s'améliore. Néanmoins, d'après les renseignements qui nous sont fournis par la voie officielle ou autrement, on se trouve en présence de grandes souffrances et d'une détresse profonde. Des citoyens généreux de tous pays versent leurs contribution, et en certains cas ce sont les gouvernements eux-mêmes qui se mettent en tête du mouvement.

Je suis convaincu que c'est le désir du Parlement et de la population, sans acception de classe, de croyance ou de nationalité, que le Canada témoigne sa sympathie au gouvernement et au peuple français en cette heure d'épreuve. Je propose donc que nous priions le gouvernement français d'agréer la somme de $50,000 comme marque tangible de notre sympathie et de notre désir de venir en aide à ceux qui souffrent.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre pourrait-il nous donner une idée des pertes et de la misère occasionnées par l'inondation?

L'hon. M. FIELDING: Il est difficile d'avoir à ce sujet des renseignements officiels. Nous devons nous en rapporter dans une grande mesure à ce que publient les journaux. Nous nous sommes mis en communication avec nos agents à Paris pour savoir si l'on agréerait des contributions venant de l'étranger, et nous avons l'assurance que le gouvernement français les accueillera avec plaisir.

Nous avons l'intention de faire remettre ce montant au gouvernement français par l'entremise de notre commissariat à Paris et de l'ambassadeur anglais, qui a gracieusement consenti à s'entendre avec les autorités françaises.

M. R. L. BORDEN: Nous tenons la même ligne de conduite que l'on a souvent tenue à l'occasion de grandes calamités qui se sont abattues sur les pays étrangers. Il me semble très à propos de suivre cet exemple en cette circonstance. Surtout, parce que le pays auquel nous nous proposons de venir en aide est la patrie des aïeux d'une grande partie de notre population. Un autre motif, c'est que les relations entre l'empire britannique et la république française sont des plus cordiales et des plus satisfaisantes. Ces relations, nous croyons qu'elles vivront.

M. CROCKET: Le ministre voudra-t-il nous dire si d'autres gouvernements ont contribué à secourir les victimes de l'inondation?

L'hon. M. FIELDING: Oui, notre commissariat à Paris nous apprend que le gouvernement de Turquie a souscrit $10,000 et celui de la Nouvelle-Zélande $25,000. Le gouvernement des Etats-Unis souscrit, je crois, d'une façon moins officielle. S'il faut en croire la presse, de fortes contributions sont remises à la société de la Croix rouge par des citoyens des Etats-Unis et des pays étrangers. Je vois que l'empereur d'Allemagne a envoyé sa souscription personnelle au montant de $5,000. Toutefois, les dernières nouvelles nous apprennent que seuls les gouvernements de Turquie et de la Nouvelle-Zélande ont souscrit officiellement.

M. CAMPBELL: A l'instar du ministre des Finances, je crois que la charité est la première des vertus. Cependant, bien que je ne veuille rien dire à l'encontre de ce qui a été proposé à cette Chambre, je désire rappeler au ministre que charité bien ordonnée commence par soi-même. En plus d'une circonstance, j'ai soumis à l'attention du Gouvernement le fait qu'à la suite d'inondations dans mon propre comté les cultivateurs n'ont pu récolter le fruit de leur travaux. Le Gouvernement, toutefois, a toujours fait la sourde oreille. Je reviens donc à la charge, et je dis que nous devrions secourir les nôtres chaque fois que l'occasion s'en présente. Je ne veux pas, certes que l'on se méprenne sur le sens de mes paroles. Non, car je ne veux pas faire moins que le ministre des Finances en faveur des victimes de l'inondation en France.

Monsieur l'Orateur, que la charité, qui est une excellente vertu, devrait toujours être réciproque. Tous, nous nous rappelons le désastre de Hull et d'Ottawa en 1899, alors qu'un si grand nombre de nos concitoyens canadiens français ont été jetés sur le pavé par la conflagration. A cette époque, diverses nations du monde sont venues à notre aide. Je donnerai un aperçu des souscriptions en argent que les victimes de Hull ont reçues de diverses sources. Voici:

Canada	$500,781 00
Grande-Bretagne	363,248 00
Colonies britanniques	53,605 00
Etats-Unis	33,505 00
France	1,036 00
Chili	4 86

Le Gouvernement, je l'espère, n'oubliera pas la conduite de la France à notre égard à cette époque. Il saura reconnaître de la manière la plus complète possible les bons offices que nous avons reçus de la mère patrie des gens victimes du désastre dont j'ai parlé.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami a émis deux principes dans le sens desquels je n'abonde pas entièrement. D'abord, je n'accepte pas son interprétation du proverbe: charité bien ordonnée commence par soi-même. Il est particulièrement du ressort du Dominion du Canada de venir en aide à l'étranger, s'il se présente des cas dignes de sa charité. Le gouvernement du Canada, cependant, n'est pas un corps institué pour faire la charité chez soi. Nous avons des institutions, provinciales et municipales, dont le but est de faire la charité dans notre propre pays. Et si le gouvernement du Dominion n'a jamais contribué aux fonds de secours dans les désastres qui ont fondu sur nous, il ne faut pas en conclure que le Parlement du Canada ait manqué de générosité ou à son devoir. Nous sommes les dispensateurs de la charité aux pays étrangers, si le Canada manifeste le désir de porter secours, mais le Parlement ne peut se faire le dispensateur de la charité envers nos propres compatriotes.

M. HUGHES: Faut-il en conclure que l'honorable député de Dauphin (M. Campbell) doive s'adresser à un gouvernement étranger, s'il veut secourir les citoyens de son comté?

L'hon. M. FIELDING: Non, mais j'ai une si grande confiance aux institutions provinciales et municipales du Manitoba que dans dix-neuf cas sur vingt il ne serait pas besoin de s'adresser à l'étranger pour que les citoyens de cette partie du pays reçussent tous les secours voulus.

Toutefois, si le besoin se faisait tellement pressant et si les circonstances devenaient si exceptionnelles, il s'agirait alors de savoir si le Parlement du Canada pourrait accorder du secours. Nous avons quelquefois eu à débattre des questions assez ardues, à savoir: si nous devions venir en aide à des victimes de conflagrations au Canada. La dernière fois qu'une question de cette

nature s'est offerte à notre considération, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a fait observer, et avec beaucoup de raison, qu'il était fort difficile d'émettre un principe en vertu duquel nous pourrions puiser dans les coffres de l'Etat pour souscrire à ces œuvres charitables.

Devrait-il, cependant, exister quelque chose de ce genre d'exceptionnel et d'extraordinaire, je ne doute nullement que le parlement du Canada y verrait.

Mon honorable ami laisse entendre, ensuite, que la charité devrait être réciproque. "Or, maintenant, ces trois choses demeurent: la foi, l'espérance et la charité; mais la plus excellente de ces vertus, c'est la charité." Il n'est pas dit que la charité doive être réciproque; elle doit être volontaire en tout temps.

M. SPROULE: Je ne crois pas que dans une circonstance comme celle-ci il faille admettre le principe que charité bien ordonnée commence par soi-même. Dans des dons de cette nature on ne doit être guidé que par un seul sentiment: l'humanité. Une grande calamité s'est abattue; l'humanité souffre, l'humanité est dans le besoin. Rien, ni la parenté, ni la nationalité ni quoi que ce soit ne doit nous influencer en cette circonstance, si ce n'est le lien de la fraternité humaine qui nous unit à la race humaine. C'est là le seul but, je crois, qui doit nous guider dans notre manière d'agir.

M. EDWARDS: Je n'ai pas l'intention de m'opposer à la résolution présentée par le ministre des Finances. Si l'inondation extraordinaire qui a ravagé la ville de Paris a entraîné avec elle la souffrance et la nécessité, il est du devoir du Gouvernement du Canada de puiser dans ses coffres pour venir en aide à ceux qui souffrent. Toutefois, je désire attirer l'attention du Gouvernement sur un cas qui s'est présenté dans mon propre comté.

Qu'on n'aille pas croire que je veuille pour cela tendre la main au gouvernement du Canada en faveur des citoyens d'une partie du comté de Frontenac. Je veux, tout simplement, que l'on prenne en considération les droits des habitants du township de Bedford qui, chaque année, souffrent de la crue des eaux causée par une certaine digue du gouvernement, connue sous le nom de digue de Wolfville. Ces habitants ont dû payer de leurs propres fonds les dommages. Je profite de l'occasion pour attirer là-dessus l'attention du Gouvernement et surtout du ministre des Chemins de fer.

L'hon. M. FOSTER: Je désire demander au premier ministre s'il a bien étudié cette question? Il le faut bien, car l'autonomie dont parle le Gouvernement pourrait bien en être fortement ébranlée.

M. FIELDING.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne saisis pas.

M. HENDERSON: Loin de moi l'intention de m'opposer nullement à l'octroi de $50,000 pour venir en aide aux victimes du désastre de France. Cependant, il m'est venu à l'idée que nous pourrions bénéficier des leçons que nous donnent ces événements des vieux pays. Si, comme quelques-uns le prétendent, l'inondation a pour cause la comète qui parcourt les espaces depuis sept ou huit ans, nous n'avons, naturellement, aucun moyen de nous protéger. Mais, on dit que l'abatage des forêts dans le nord de la France, où la rivière prend sa source, a causé en grande partie l'inondation du pays.

La pluie est tombée à torrents et rien n'a pu retenir le gonflement des eaux. Les berges naturelles de la rivière avaient été emportées de sorte que les eaux se sont ruées avec une grande rapidité, avec les résultats désastreux que l'on connaît.

Maintenant, nous, dans ce pays, faisons-nous tout ce que nous devrions pour nous prémunir contre tout danger de cette nature? N'est-il pas vrai que nous ne faisons rien pour nous mettre à l'abri de ce péril? Dans toute la province d'Ontario, tous le savent, je n'en doute pas, les eaux descendent des territoires non ouverts à la civilisation vers les lacs beaucoup plus rapidement que si les forêts n'étaient pas abattues. Et la conséquence, c'est la crue des eaux. Il y a là, je crois, une leçon pour le comité de cette Chambre qui s'occupe de la conservation de nos richesses naturelles. J'ai entendu dire, et je pense avec raison, que la cause de l'inondation en France était que l'on avait abattu les forêts qui bordaient les sources des rivières. Si tel est le cas, nous devrions mettre cet avertissement à profit. En effet, nous ne trouverions peut-être pas en France et autres pays autant de bonne volonté que nous en mettons à secourir la nation française.

Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, embranchement de Harmoney à Elmira, $150,000.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): La construction de cet embranchement a été entreprise il y a deux ans. Il a 10 milles de longueur et coûtera, croit-on, $315,000.

La Chambre se rappellera que j'ai évalué à première vue le coût à $400,000 environ.

M. CROSBY: Ce crédit suffira-t-il?

L'hon. M. GRAHAM: Non. Nous avons déjà dépenés $25,000, et nous demandons à dépenser $150,000 cette année.

M. CROSBY: Quelle est la largeur de la voie.

L'hon. M. GRAHAM: C'est un chemin de fer à voie étroite.

L'hon. M. FOSTER: Qui a l'entreprise?

L'hon. M. GRAHAM: Whitehead frères, les plus bas soumissionnaires.

M. SPROULE: Ce chemin de fer à voie étroite coûterait environ $40,000 du mille.

L'hon. M. GRAHAM: Je désire toujours être certain de ce que je dis. L'évaluation donnée par l'ingénieur était de $315,126, ce qui est beaucoup moins que le montant que j'ai donné l'an dernier. On a fait un appel de soumissions de la façon ordinaire. Voici celles que nous avons reçues: $142,911; $179,219; $146,036; $148,811; $135,835. Cette dernière a été envoyée par Whitehead frères, qui ont obtenu l'entreprise. L'entreprise a été accordée aux prix de série. Je donne ici ce qu'ils ont appelé les quantités calculées en argent par l'ingénieur. Son évaluation était de $315,126.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre connaît-il les résultats obtenus en quantités jusqu'à présent?

L'hon. M. GRAHAM: On ne fait que commencer les travaux. Nous n'avons pas encore beaucoup de résultats au sujet des quantités, ni ce qu'elles seront.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre pourrait nous faire connaître quelques-uns des item les plus considérables, et nous dire sur quels taux on a calculé le coût des différentes quantités.

L'hon. M. GRAHAM: Les déblais dans le terrain ordinaire, y compris les matériaux, 17 cts; dans le roc vif, $1.10; dans la roche détachée, 17c.; creusage des fondations dans l'eau, 70c.; creusage des fondations dans la terre, dans l'eau et dans le roc vif, $1.50.

L'hon. M. FOSTER: Cela indiquerait que le coût d'après la manière dont ils ont fait ces calculs sera de $135,000. Comment le ministre explique-t-il la différence entre ce chiffre et les estimations.

L'hon. M. GRAHAM: L'ingénieur estime le coût à $315,000. C'est là le résultat de ses calculs. L'entrepreneur l'estime à $135,835; ce chiffre n'est que pour les quantités prévues au marché. Les calculs de l'ingénieur comprennent les rails, l'enlèvement des déblais, l'abatage à fleur de terre et l'essartage. La somme de $315,000 comprend toutes ces choses.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre veut-il examiner les quantités de ce qui est compris dans le contrat ou évalué par l'ingénieur et nous dire combien tout cela coûtera d'après l'évaluation? Je veux voir jusqu'à quel point les chiffres de l'ingénieur se rapprochent de ceux de l'entrepreneur.

L'hon. M. GRAHAM: Notre ingénieur évalue à $139,506.40 le coût des travaux prévus au marché, et le prix de la soumission est de $135,835. L'évaluation des travaux s'élève à $176,016.

M. CROCKET: Les paiements des travaux exécutés sont faits je suppose d'après le certificat de l'ingénieur surveillant?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

M. CROCKET: Quel est cet ingénieur?

L'hon. M. GRAHAM: Son nom est Laurence.

M. CROCKET: Vient-il de l'île du Prince-Edouard?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, c'est un ingénieur de l'île du Prince-Edouard qui travaillait pour M. Mackenzie à Moncton.

M. BARKER: J'appellerai l'attention du ministre sur le fait que, lorsque les soumissions lui ont été envoyées, s'il avait fait faire ces calculs par les fonctionnaires de son département, il ne serait pas obligé de les faire ici. Lorsque le ministre passe un marché, demande-t-il à son ingénieur à combien il évalue les travaux à faire?

L'hon. M. GRAHAM: Tous les détails sont indiqués dans le décret du conseil, et je les ai tous sous la main.

L'hon. M. FOSTER: Le contrat fixe-t-il une limite de temps pour l'achèvement des travaux?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, mais, comme il arrive presque toujours, il est probable que des délais seront accordés. Nous fixons ordinairement à peu près le dernier jour de l'exercice pour lequel le crédit est demandé. Cette somme ne suffira pas à compléter les travaux; le coût total en est estimé à $315,000.

M. CROCKET: Combien a-t-on payé aux entrepreneurs jusqu'à ce jour?

L'hon. M. GRAHAM: Les travaux de génie et autres ont coûté $28,615; cette somme a été payée aux entrepreneurs moins $1,000 environ.

Nouvelles installations à Charlottetown, $79,320.

L'hon. M. GRAHAM: Ce crédit suffira pour terminer les travaux. Cette somme entière est une répétition d'un crédit antérieur. On ne dépensera pas autant qu'on l'avait calculé au commencement.

L'hon. M. FOSTER: Quels sont ces travaux?

L'hon. M. GRAHAM: De nouvelles voies d'évitement, des rails neufs, de l'empierrement, des margelles en béton, une nouvelle remise pour vingt locomotives, et autres travaux de ce genre.

M. CROCKET: Quel est l'entrepreneur de la remise aux locomotives?

L'hon. M. GRAHAM: L'entreprise a été accordée à MM. Clark et Morrison qui étaient les plus bas soumissionnaires pour la somme de $44,400. L'entreprise des hangars aux marchandises a été accordée à M. Clark, de Summerside, pour le prix de $8,140; la plaque tournante à la Canada Foundry Company.

M. BARKER: Y en avait-il une auparavant à cet endroit?

L'hon. M. GRAHAM: Oui elle a été transportée ailleurs et remplacée par une neuve.

Remise à locomotives à Georgetown, $5,000.

L'hon. M. GRAHAM: C'est une remise nouvelle; il n'y en avait pas auparavant à cet endroit.

Etudes et travaux de construction sur le Transcontinental national, $27,000,000.

L'hon. M. GRAHAM: Ce crédit est pour la commission du Transcontinental. L'année dernière il était de $20,000,000. J'ai déposé l'autre jour sur le bureau de la Chambre un état donnant tous les détails de la dépense jusqu'au 31 décembre 1909; cet état montrait une dépense totale d'un peu plus de $15,000,000. Il donnait aussi la quantité de travail exécuté sur la division de l'Est durant cette année, jusqu'à date.

L'hon. M. FOSTER: Combien a-t-on dépensé pour les études sur le terrain en 1909-1910?

L'hon. M. GRAHAM: J'ai déposé sur le bureau de la Chambre un double du rapport que j'ai devant moi.

L'hon. M. HAGGART: Nous ne l'avons pas vu. Le ministre doit savoir qu'il nous faut un état de la dépense pour voir à combien cette dépense s'élève, comparée aux estimations, quelle somme de travaux ont été faits, et combien il en reste à faire. Nous ne demandons pas de détails, mais nous avons besoin de connaître le total des différents item.

L'hon. M. GRAHAM: Si mon honorable ami veut bien consulter la copie du rapport que j'ai déposé sur la table, il aura à peu près tout ce qu'il demande.

L'hon. M. HAGGART: Nous n'aurions pas eu le temps d'examiner ce rapport, même si nous l'avions vu. Il vaudrait mieux remettre à plus tard l'étude de ce crédit, ou au moins laisser de côté un item sur lequel on puisse faire la discussion plus tard.

L'hon. M. GRAHAM: Cela n'est pas raisonnable. Ce rapport est fait simplement pour l'avantage des membres de la Chambre. La loi n'exige des commissaires que leur rapport annuel, que j'ai déposé sur le bureau de la Chambre le premier jour de la session.

M. CROCKET.

L'hon. M. HAGGART: Mais nous n'avons aucun renseignement sur les travaux à exécuter pendant les neuf mois.

L'hon. M. GRAHAM: La loi est ainsi faite; elle exige seulement que le rapport pour l'exercice se terminant le 31 mars donne l'état des travaux accomplis pendant cette année-là. Mais pour l'avantage des membres de cette Chambre, j'ai déposé le rapport partiel dont j'ai parlé, et j'ai donné aussi des chiffres dans mes explications l'autre jour à la Chambre.

L'hon. M. HAGGART: Le ministre n'a donné alors que les chiffres de l'exercice financier.

L'hon. M. GRAHAM: Non, dans plusieurs cas, j'ai donné les chiffres jusqu'au 31 décembre 1909, et dans d'autres cas, jusqu'au 30 novembre.

L'hon. M. FOSTER: Dans le crédit en discussion, il y a deux item, études et construction. Quelle a été la dépense pour chacun de ces item durant l'année dernière?

L'hon. M. GRAHAM: Pour les travaux de génie et les accessoires, $6,935.59. Le reste a été dépensé dans la construction.

L'hon. M. FOSTER: Combien a-t-on dépensé sur les $20,000,000?

L'hon. M. GRAHAM: En tout, $15,939,985.67.

L'hon. M. HAGGART: Le ministre a-t-il dit que l'état des dépenses pour les neuf mois finissant au 31 décembre, 1909, a été publié?

L'hon. M. GRAHAM: Non. Les commissaires sont obligés de faire un rapport annuel à la fin de l'exercice financier. Je leur ai demandé de faire un rapport intérimaire qui montrerait ce qui a été accompli pendant les neuf mois, mais on n'imprime ce rapport que si la Chambre l'ordonne.

L'hon. M. HAGGART: C'est la première fois que j'entends parler de ce rapport. Je n'ai pas eu occasion de le voir.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai fait toute diligence pour obtenir tous les renseignements possibles, et si je demande ce crédit aussi de bonne heure cette année, la raison s'en trouve dans la situation particulière dans laquelle je suis placé; je voudrais le faire voter pendant que mon sous-ministre est avec moi, car le nouveau sous-ministre n'en connaîtrait pas les détails.

M. R. L. BORDEN: Ce rapport intérimaire est comme s'il n'existait pas réellement, parce que personne ne peut l'étudier pour critiquer ou approuver ce qu'il contient. Nous ne voulons pas embarrasser le ministre dans les circonstances particulières dans lesquelles il est placé, mais la construction du chemin de fer transcontinental n'est pas en réalité sous la surveillance du sous-

ministre, mais est confiée aux commissaires nommés à cette fin; de sorte que je ne crois pas que l'absence du sous-ministre puisse présenter quelque inconvénient à cet égard. Dans tous les cas je crois qu'il vaut mieux remettre pour le moment la discussion de ce crédit à un jour ultérieur.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai aucune objection. J'ai déposé une copie de cet état sur le bureau de la Chambre.

(Le crédit est réservé.)

Pour travaux d'études et opérations du tracé d'une ligne de chemin de fer de la rivière Saskatchewan à la baie d'Hudson, $180,000.

L'hon. M. GRAHAM: Ce crédit est pour achever les opérations du tracé. Bien que les opinions diffèrent au sujet du choix du meilleur port, le tracé de la ligne sur une distance de 260 milles depuis le Pas jusqu'au lac Fendu sera le même, quel que soit le port qui sera choisi. Ce crédit s'applique au tracé de la ligne jusqu'à cet endroit. Lorsque ces travaux seront faits nous pourrons peut-être régler l'autre question.

M. R. L. BORDEN: Que propose le Gouvernement au sujet de la construction? Ce chemin sera-t-il construit par le département des Chemins de fer lui-même, ou sera-t-il confié à des entrepreneurs, ou une charte sera-t-elle accordée à une compagnie.

L'hon. M. GRAHAM: Je compte pouvoir inclure dans le cahier des crédits supplémentaires un crédit pour travaux de construction, et avoir alors en main les informations que demande l'honorable député. Que l'entreprise soit exécutée en régie ou adjugée à une compagnie particulière, il y aura lieu de jeter un pont sur la Saskatchewan au point de départ de la ligne. Le crédit actuel qui est simplement pour les études topographiques et les opérations du tracé, ne sera pas modifié en conséquence.

L'hon. M. FOSTER: Quelle dépense totale vont entraîner ces études topographiques?

M. LENNOX: Le ministre a-t-il quelque renseignement à fournir quant à l'adjudication de l'entreprise à Mackenzie et Mann? Nous lisons dans les journaux que le Gouvernement est sur le point de confier la construction du chemin de fer à cette maison, et que M. Mann était dans la capitale avant-hier. Le ministre nous dira peut-être si cette rumeur est fondée ou non, et où en sont les négociations?

L'hon. M. GRAHAM: M. Mann est venu pour autre chose; il n'a pas discuté cette affaire avec moi. Nous n'avons conclu d'entente avec personne pour l'établissement de cette ligne. La question n'est nullement décidée, que je sache.

M. SCHAFFNER: Une partie de cette voie doit-elle être construite cette année?

L'hon. M. GRAHAM: Le Gouvernement se propose de commencer la construction, et je compte pouvoir fournir plus de renseignements quand je proposerai le vote d'un crédit pour cette fin. Il y aura peut-être lieu de construire un pont, ou une partie de la voie, mais ce que nous en ferons sera pour nous donner de l'avance et ne retardera nullement l'exécution de l'entreprise. Même si celle-ci devait être confiée à une compagnie particulière, les travaux déjà exécutés pourront figurer en ligne de compte et faire l'objet d'un règlement spécial.

M. BARKER: J'avais cru comprendre, l'autre jour, aux paroles de l'honorable ministre, que M. Armstrong avait démontré la supériorité de la situation du port de Nelson. Je vois qu'il n'en est rien. Les observations de M. Armstrong ne sont pas le résultat de ses propres études topographiques; elles sont tirées de divers rapports publiés par le ministère de l'Intérieur, ou d'informations fournies par les employés de la compagnie de la baie d'Hudson. Si c'est tout ce que renferme le rapport de M. Armstrong, qui nous coûte déjà si cher, je crains fort que nous ne soyons en perte de ce côté.

L'hon. M. GRAHAM: M. Armstrong a fait un rapport subséquent à celui du département, en date du 31 mars 1909. Ce rapport forme un fascicule séparé, qui a été déposé sur le bureau de la Chambre, il y a quelques semaines, et auquel est annexée une carte indiquant les sondages faits par M. Armstrong en personne.

M. ROCHE: N'est-il pas vrai que le Nord-Canadien a une ligne de construite jusqu'au Pas, et le Gouvernement ne songe-t-il pas à confier à cette compagnie la tâche d'établir ce chemin de fer? Autrement, pourquoi le ministère aurait-il choisi le Pas comme point de départ?

L'hon. M. GRAHAM: Il est naturel, semble-t-il, de partir de là. C'est le point le plus rapproché du réseau déjà établi et le moins éloigné de la baie d'Hudson; nous nous sommes attachés à faire le raccordement au point le moins éloigné de la baie d'Hudson.

M. HUGHES: Tout autre réseau serait de même dans la nécessité de s'en rapprocher.

L'hon. M. GRAHAM: Les études topographiques ont entraîné une dépense d'à peu près $157,000; j'entends jusqu'à l'expiration de l'année.

L'hon. M. HAGGART: Le crédit que vous demandez cette année se trouve-t-il compris dans ce chiffre?

L'hon. M. GRAHAM: Non.

L'hon. M. HAGGART: A combien s'élèvera le total de la dépense?

L'hon. M. GRAHAM: La dépense pour cette année, jointe à celle déjà faite, formera un peu plus de $500,000.

L'hon. M. HAGGART: N'est-ce pas là une somme exorbitante pour l'établissement du tracé d'un tel chemin de fer?

L'hon. M. GRAHAM: Mon sous-ministre me dit que ce n'est pas excessif. Il s'agit en réalité d'une étude du terrain qui se poursuit depuis quelques années, plutôt que du simple établissement d'un tracé. Ce pays est assez éloigné de nous.

M. CROCKET: Cette somme est-elle à peu près toute destinée à des études préléminaires?

L'hon. M. FOSTER: Qui est chargé de cette besogne, qui en est responsable?

L'hon. M. GRAHAM: M. Armstrong est l'ingénieur chargé de la besogne, sous la direction du sous-ministre, lequel est particulièrement chargé de voir aux détails pratiques.

L'hon. M. FOSTER: Qui est-ce qui fait les nominations?

L'hon. M. GRAHAM: M. Armstrong et M. Butler se sont entendus pour désigner le personnel composant les divers équipes.

L'hon. M. FOSTER: Qui est chargé de l'achat des fournitures?

L'hon. M. GRAHAM: C'est M. Armstrong.

L'hon. M. FOSTER: Comment se font les achats?

L'hon. M. GRAHAM: Ils sont obtenus surtout par l'entremise de la compagnie de la baie d'Hudson, cette compagnie étant mieux outillée que toute autre pour en opérer la livraison.

L'hon. M. FOSTER: Quel contrôle s'exerce-t-il en ce qui regarde les comptes et les prix?

L'hon. M. GRAHAM: Tous les comptes sont contrôlés par l'ingénieur en chef ou quelqu'un relevant de lui.

L'hon. M. FOSTER: Se fait-il une vérification au département même?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, tout est vérifié avec grand soin au département. M. Bell est le chef de notre bureau de vérification depuis qu'il a été réorganisé.

L'hon. M. FOSTER: Ne recourez-vous pas à l'appel de soumission pour aucune partie des fournitures?

L'hon. M. GRAHAM: On m'informe que toutes les fois qu'il a été possible de le faire, on a fait appel de soumissions, et on a adjugé l'entreprise de fournitures au soumissionnaire pour la somme la plus basse.

Construction du pont de Québec, $1,000,000.

L'hon. M. GRAHAM: La députation, si je ne me trompe, est déjà assez bien renseigné au sujet de ce pont.

M. CROSBY: Etes-vous en mesure de dire dans combien de temps le pont sera terminé?

L'hon. M. GRAHAM: Je disais, l'autre jour, qu'il faudrait qu'il s'écoulât au moins quatre ans à partir de la date de l'adjudication de l'entreprise. Cette adjudication ne saurait se faire avant l'automne prochain, et je suis d'avis qu'à moins de plus de célérité dans l'exécution des travaux, et ce n'est pas probable d'ici à la prorogation des Chambres, nous ne serons pas à même de dépenser beaucoup plus d'un million dans l'intervalle.

L'hon. M. J. HAGGART: Quelle est la date fixée au contrat pour l'achèvement des piles?

L'hon. M. GRAHAM: Une des piles doit être achevée l'automne prochain, et l'autre, l'année suivante. Deux piles au moins devront être construites, que le pont soit à consoles ou à suspension. Il en faudra une troisième si le pont est à consoles. Cela se trouve compris dans le marché avec l'entrepreneur Davis, mais le contrat est rédigé de manière à permettre de se dispenser d'une pile dans le cas où l'on n'en aurait pas besoin.

L'hon. M. FOSTER: Qu'arrivera-t-il si les anciennes fondations ne sont pas utilisées?

L'hon. M. GRAHAM: Une des piles est utilisée tout entière. Le fondement d'une très grosse pile du côté du sud va être utilisé, mais il sera nécessaire d'en agrandir les dimensions. L'ancienne pile mesurait 150 pieds par 50; la nouvelle devra mesurer 180 pieds par 80. On en a opéré la démolition jusqu'à la ligne d'étiage, et nous utilisons le fondement, mais en l'agrandissant.

M. CROCKET: Dans combien de temps le ministre compte-t-il que les trains du Transcontinental se rendront à Québec? Cette question est d'un grand intérêt pour les Provinces maritimes?

L'hon. M. GRAHAM: Le tronçon du côté de l'est sera terminé avant le pont. Il s'écoulera au moins quatre ans à partir de l'automne prochain avant que le pont soit parachevé.

M. CROCKETT: Comment s'opérera la traversée des trains du Transcontinental, une fois arrivés à Québec?

L'hon. M. GRAHAM: On m'informe que, si on le juge opportun, un service de bacs pourra être établi pour le transport d'un

certain nombre de wagons à cet endroit. Il existe déjà un service de bacs transbordeurs entre Québec et Lévis, aménagés en vue des variations de niveau, de marée haute à marée basse.

L'hon. M. HAGGART: Le ministre est-il en mesure de nous renseigner approximativement quant au chiffre de la dépense qu'il y aura lieu de faire sur le pont et ses voies d'accès?

L'hon. M. GRAHAM: Ces jours derniers, l'honorable député (M. Haggart), a estimé la dépense d'établissement du pont à une somme variant de 8 millions à 10 millions. Il s'agit de la dépense qui reste à faire. Quant à moi, sans vouloir fixer un chiffre définitivement, car nous n'avons pas encore en main tous les éléments pour faire une évaluation complète, je crois que l'honorable député est resté d'un million peut-être en deça du chiffre exact, et qu'il va nous falloir dépenser 11 millions.

M. BARKER: A part de ce que vous avez payé à la compagnie du pont de Québec?

L'hon. M. GRAHAM: A part cela.

M. R. L. BORDEN: J'aimerais à me rendre compte de l'état des choses en ce qui regarde les piles. Je crois comprendre que la superstructure du pont s'est effondrée en conséquence de quelque défectuosité dans les plans; elle est tombée au fond de l'eau et elle va y rester. Je ne me figurais pas avant la déclaration du ministre, ces jours derniers, que la construction des piles était défectueuse.

L'hon. M. GRAHAM: Non, elle est irréprochable.

M. R. L. BORDEN: Alors, pourquoi faut-les agrandir ou les renforcer?

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député est tombé juste dans ses premières observations: les piles de l'ancien pont étaient trop faibles. La nouvelle structure sera presque deux fois plus lourde que l'ancienne, et il est nécessaire d'avoir des piles plus massives pour se conformer au nouveau plan.

M. R. L. BORDEN: Cela revient à dire que les piles étaient très suffisantes pour un pont destiné à s'effondrer, mais qu'elles ne sont pas suffisantes pour un pont qui doit rester debout. Les dimensions des piles laissaient à désirer, parce que les calculs pour la superstructure avaient été mal faits.

M. CROSBY: La population de l'Est s'intéresse vivement à la construction de ce pont. Le ministre déclare qu'il s'écoulera à peu près quatre ans avant qu'il soit parachevé. Les administrateurs du chemin de fer se proposent-ils de prendre des mesures pour opérer de quelque manière le transport des wagons d'une rive à l'autre du Saint-Laurent?

Le Gouvernement se propose-t-il de nous aider sous ce rapport, et n'est-il pas possible de hâter le travail de façon à ce qu'il soit terminé avant quatre ans?

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami doit voir que je fais bien attention à ce que je dis. Bien que nous voulions faire construire le pont aussi rapidement que possible, il est nécessaire qu'une construction aussi énorme soit faite avec beaucoup de soin. Je crois que les ingénieurs dont les services ont été engagés pour ce travail n'ont guère de supérieurs dans le monde entier. Ces hommes n'avanceront les travaux qu'au fur et à mesure qu'ils auront, pour ainsi dire, bâti chaque pouce de terrain. Il s'agit de quelque chose de nouveau. Rien de pareil n'a jamais été entrepris.

L'hon. M. HAGGART: Est-ce un pont suspendu ou un pont cantilever?

L'hon. M. GRAHAM: Ce dessin est un cantilever. J'avais espéré aller à Québec pour y examiner le bac dont on se sert maintenant, mais l'expérience que j'ai acquise en ce qui concerne l'Intercolonial m'a convaincu que nous ne pouvons nous attendre à ce qu'un bac puisse faire le service de transport aussi bien qu'un pont. Mais cela suffira jusqu'à ce que le pont soit construit.

M. CROCKET: Je ministre n'a pas répondu à la question que j'ai posée en ce qui concerne la date où il espère que les convois du Transcontinental se rendront de l'Ouest à Québec.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne suis pas en mesure de répondre à cela. Mon honorable ami m'a demandé quand je m'attendais à voir les convois de l'Est se rendre à Québec en passant sur le pont.

M. CROCKET: Non. J'ai dit les convois allant de l'Ouest à Québec, ou de Québec à l'Ouest, parceque ce pont est un chaînon important du réseau sur lequel comptent les Provinces maritimes. En attendant tout le transport ira à Portland, Maine, par le Grand-Tronc, et une fois le courant établi dans cette direction, il sera très difficile de le ramener vers les ports des Provinces maritimes.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne voudrais pas tenter de prédire quand le Transcontinental se rendra à Québec. La construction avance assez rapidement, mais je ne voudrais pas exprimer une opinion, car je ne saurais le faire qu'en me basant sur des autorités.

M. CROCKET: Sera-ce avant l'achèvement de ce pont?

L'hon. M. GRAHAM: Je le suppose.

M. SCHAFFNER: Est-ce que ce chemin sert maintenant au transport du grain entre Winnipeg et Port-Arthur?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne crois pas. M. Gordon Grant m'informe qu'on se sert du chemin maintenant, et que tout le transport ordinaire peut aujourd'hui être fait sur cette ligne, mais il y a la question de la rapidité des convois qui, naturellement, est d'une grande importance dans le problème actuel du transport. D'après son rapport récent, le chemin sera virtuellement achevé et prêt à transporter le blé, dans un an, à peu près. Mais on peut y faire circuler des trains et les entrepreneurs ont offert de faire circuler en toute sûreté un train par semaine sur cette ligne, une vitesse de 25 milles à l'heure.

M. SCHAFFNER: Vers la mi-novembre, le ministre a dit que l'on transportait du blé sur cette voie. Je voudrais savoir dans quelles proportions. J'ai inscrit une question sur le feuilleton, et l'on m'a dit que l'on en avait transporté dix charges de wagons. Je présume qu'on en a transporté depuis.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai donné la réponse telle qu'on l'a reçue de l'ingénieur. Mais je crois que l'on ne fait pas encore de transport régulier sur la ligne. Naturellement, il ne sera exploité que selon la manière qui conviendra aux entrepreneurs. Ils ont offert de mettre des trains sur la voie, mais si je comprends bien, ils leur est difficile d'arriver à une entente avec le Grand-Tronc-Pacifique.

M. BLAIN: Qui est responsable de l'insuffisance des piles et de la légèreté de la superstructure du pont de Québec, dont mon honorable ami a parlé cet après-midi? Lorsque ce projet a été d'abord lancé, on nous a dit que le département employait les meilleurs ingénieurs qu'il était possible de se procurer. Ils avaient devant eux tous les travaux de construction du Grand-Tronc-Pacifique, le poids des rails, l'espèce de wagons dont on devait se servir et qui devaient pouvoir transoprter les chargements les plus lourds. Mais, avec tout cela devant eux, les ingénieurs du département ont fait le plan d'un pont insuffisant. Assurément, il faut que quelqu'un ait commis une bévue quelconque. Je ne veux pas condamner le ministre, parce qu'il n'était pas alors en fonctions, mais il y a certainement quelqu'un qui est responsable de cette bévue. Je crois qu'il est juste que le ministre dise maintenant qui en a été responsable, afin que le public puisse savoir sur qui rejeter le blâme.

L'hon. M. GRAHAM: Cette question ne pourrait probablement être décidée que par le comité judiciaire du conseil privé. Un long rapport, technique en majeure partie, a été fait au sujet de l'écroulement du pont.

Le plan du pont avait été fait par un ingénieur qui était censé être le meilleur expert, en fait de ponts, du continent sinon du monde entier. Il n'y a pas de doute qu'une erreur a été commise par quelqu'un, puisque le pont s'est effondré. Une commission royale a fait une enquête complète et a produit un rapport élaboré, mais d'une nature si technique que je préfèrerais laisser à mon honorable ami le soin de le lire lui-même.

Il est difficile de dire sur qui retombe la responsabilité. En engageant un expert aussi éminent, le Gouvernement croyait qu'il se protégeait lui-même et qu'il protégeait le pays dans la mesure du possible.

Quoi qu'il en soit, le pont s'est écroulé. C'est un grand malheur, mais, en tant qu'étranger à la science du génie civil, il me semble que ce pont était en dehors des calculs ou des principes que les ingénieurs eussent jusqu'alors tenté d'appliquer à la construction des ponts.

M. BLAIN: A-t-on retiré de l'eau une partie de la superstructure qui s'est écroulée?

L'hon. M. GRAHAM: On a adjugé une entreprise ayant pour but d'enlever tout ce qu'il sera nécessaire d'enlever. Je crois qu'on n'en a pas encore enlevé, mais qu'on y travaille. Je suis allé sur le pont écroulé ou sur les débris qui sont dans le fleuve, aussi loin que j'ai pu me rendre; et les matériaux m'ont paru presque parfaits en tant que matériaux. L'acier n'était pas brisé; il était tordu. Un monsieur qui m'accompagnait et qui prétend s'y connaître, m'a dit que la qualité des matériaux du pont était aussi bonne qu'elle pouvait l'être.

M. BLAIN: Qui a été responsable des pertes de vies?

L'hon. M. GRAHAM: La Phœnix Bridge Company a réglé les indemnités pour pertes de vie.

M. BLAIN: Cela a-t-il coûté de l'argent à l'Etat?

L'hon. M. GRAHAM: Nous n'avons jamais rien payé pour cela.

M. BLAIN: Pas de réclamations contre l'Etat?

L'hon. M. GRAHAM: On n'en a pas produit. J'ai ,de temps à autre, reçu quelques lettres, mais la Phœnix Bridge Company a réglé toutes les réclamations qui ont été produites.

L'hon. M. HAGGART: Mais si elle a réglé les réclamations le Gouvernement a assumé toutes ses responsabilités?

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons pris l'actif de la Phœnix Bridge Company, mais non les responsabilités de cette compagnie. La Phœnix Bridge Company était réellement l'entrepreneur.

M. BLAIN: Devons-nous comprendre que pour les pertes de vies, aucune responsabilité n'est retombé sur l'Etat et que l'Etat n'a rien payé?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

M. HUGHES: Combien d'argent le Gouvernement avait-il payé à la Phœnix Bridge Company?

L'hon. M. GRAHAM: La compagnie du pont de Québec l'a payée.

M. HUGHES: Mais nous avons payé la compagnie du pont de Québec.

L'hon. M. GRAHAM: La compagnie du pont de Québec lui a payé un peu plus de $3,000,000 que nous avons repris plus tard comme passif de la compagnie du pont de Québec.

M. R. L. BORDEN: J'aimerais savoir qui est responsable en fin de compte. Comme le dit avec raison le ministre, il s'agissait d'une entreprise gigantesque qui aurait dû être entourée des grandes précautions que nécessitent de pareils travaux d'art. Mais, d'après ce que je puis comprendre, la situation était celle-ci: tout en fournissant virtuellement tous les fonds de l'entreprise le Gouvernement a abandonné à la compagnie du pont de Québec l'adjudication de toutes les entreprises. Le capital de cette compagnie était trop faible et il lui était absolument impossible de commencer les travaux sans l'aide du pays. Eventuellement le Gouvernement est obligé de reprendre l'entreprise, et il se montre assez prodigue de l'argent du peuple pour remettre à ces messieurs tout l'argent qu'ils avaient placé dans l'entreprise ainsi que le traitement des directeurs plus une prime de 10 p. 100 sur le capital-actions.

M. LENNOX: Avec intérêt.

M. R. L. BORDEN: Mon honorable ami de Simcoe-sud (M. Lennox) m'informe que j'ai omis un item et que j'aurais dû ajouter l'intérêt que l'on a alloué à ces messieurs. Au cours de ces négociations, ils avaient passé un marché avec quelqu'un pour la construction du pont, et il faut que quelqu'un soit responsable des défauts du plan. Le fait que le plan était défectueux représente, je suppose, $5,000,000 ou $6,000,000 pour le pays, et je crois que les représentants du peuple au Parlement ont bien le droit de s'enquérir s'il n'y a pas quelque recours pour le peuple relativement à l'indiscutable défectuosité du plan. Si la compagnie du pont de Québec eût agi avec la précaution et la prudence nécessaires, elle aurait fait un traité en vertu duquel un recours quelconque eût pu être exercé en cas de défectuosité du plan ou de l'exécution des travaux, et elle eût fait ce traité avec une compagnie qui eût été responsable des dommages envers la compagnie du pont de Québec, et par son entremise, envers le pays, de toutes pertes pouvant être occasionnées par suite des défectuosités du plan ou de sa mise à exécution. J'aimerais savoir exactement quelle est la situation à cet égard. J'aimerais savoir si le Gouvernement a permis la mise à exécution de ce projet dans des conditions telles que $5,000,000 ou $6,000,000 des deniers publics ne se trouvent plus représentés que par une masse d'acier tordu au fond du fleuve Saint-Laurent, dans des conditions telles que nous n'avons absolument aucun recours contre qui que ce soit, particulier, société ou compagnie, et que nous ne pouvons recouvrer un seul sou des deniers qui ont été perdus. Je crois que le ministre devrait nous faire un exposé très clair et très lucide de la situation sous ce rapport.

L'hon. M. GRAHAM: Monsieur le président, mon honorable ami a donné assez exactement les grandes lignes de l'histoire de cette affaire.

Il figurait au contrat un article stipulant que l'entrepreneur serait passible de certaines peines, en cas d'insuccès; mais ce qu'il y a de regrettable ici, c'est qu'il n'est guère facile d'appliquer ces peines, dans les conditions existantes. La Phœnix Bridge Company n'est pas la Phœnix Bridge Company primitive qui est si riche. La Phœnix Bridge Company a un capital autorisé de $50,000.

L'hon. M. FOSTER: Ce capital est-il acquitté?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne saurais l'affirmer. C'est une compagnie à responsabilité limitée.

M. BLAIN: L'a-t-on créée en vue de la construction de ce pont?

L'hon. M. GRAHAM: A mon avis, on l'a créée pour l'œuvre de construction des ponts. Aux Etats-Unis, les grandes compagnies semblent avoir adopté pour pratique d'organiser des compagnies auxiliaires pour certains travaux. Je l'avoue, à mon arrivée à Ottawa, j'avais pensé tout d'abord que nous avions affaire à la riche et puissante société Phœnix Iron Company, mais j'ai bientôt constaté que la Phœnix Bridge Company avec laquelle nous traitions n'est qu'une compagnie auxiliaire, avec un capital de $50,000.

M. CROCKET: La compagnie du pont de Québec a-t-elle donné quelque garantie au Gouvernement pour l'exécution de son entreprise?

L'hon. M. GRAHAM: Il y a une obligation de $100,000 consentie, au nom de la compagnie du pont de Québec, par une société régulière. On a bien cherché à

convertir cette obligation en espèces, mais jusqu'ici, si je suis bien informé, ces efforts n'ont pas abouti. Il s'est engagé des négociations entre le département de la Justice et la compagnie; mais celle-ci prétend qu'on ne lui a pas notifié avis, avant l'expiration du délai fixé pour la notification de pareil avis, aux termes de l'obligation.

L'hon. M. FOSTER: Qui est responsable de la notification de cet avis?

L'hon. M. GRAHAM: Ce serait la compagnie du pont de Québec, sans doute.

M. CROCKET: Les $100,000 sont perdus.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai pas encore renoncé à tout espoir de les recouvrer. L'affaire est entre les mains du ministère de la Justice. Nous avons une retenue de $100,000, de la Phœnix Bridge Company, puis il nous reste quantité de métal de rebut. Depuis quelques semaines, je suis en négociation avec la Phœnix Bridge Company, par l'entremise du ministère de la Justice. Mais, je dois franchement l'avouer, avec un capital de $50,000, je n'ai guère d'espoir de pouvoir percevoir une somme importante de la Phœnix Bridge Company, quand bien même il y aurait matière à procès; car il est toujours à craindre qu'on ne rejette une poursuite, pour simple vice de forme.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce une compagnie américaine?

L'hon. M. GRAHAM: Oui. C'est une compagnie qui a fait d'excellente besogne. Si j'avais, personnellement, quelque ouvrage à faire exécuter et qu'il me fût possible d'obtenir de cette compagnie une garantie de quelque prix, je compterais bien que la qualité de son ouvrage ne le cèderait en rien aux travaux de toute autre compagnie sur ce continent ou tout autre continent.

L'hon. M. FOSTER: Il s'agit de la Phœnix Iron Company.

L'hon. M. GRAHAM: La Phœnix Bridge Company, paraît-il, a aussi fait d'excellent ouvrage. J'ai des lettres d'ingénieurs attestant que cette compagnie a exécuté de magnifiques travaux.

M. BARKER: Le ministre aurait pu nous éclairer davantage sur les circonstances se rattachant à cette entreprise. Il sait que le contrat est intervenu avec la compagnie du pont de Québec, composée de quelques avocats et marchands de Québec qui possédaient cette charte. Cette compagnie était en déconfiture; mais, aux derniers moments d'une longue session, précédant une élection générale, elle se présenta ici, portant un contrat passé avec cette petite compagnie de ponts Phœnix, pour la construction d'un pont digne de l'approbation de ces avocats et de ces marchands de Québec. On négligea absolument de s'assurer de l'exactitude de ces projets. L'ingénieur de la compagiie du pont de Québec était sans doute un fort brave homme, qui avait surveillé l'exécution de certains travaux de chemin de fer au Canada, mais il n'avait probablement jamais dirigé la construction d'un pont de plus de 200 pieds de longueur; c'est un homme fort honorable, que je connais bien, mais absolument dépourvu de l'expérience voulue pour ce genre d'ouvrages. Dans le personnel du ministère des Chemins de fer, il y avait un excellent ingénieur qui refusait d'assumer la responsabilité de ces travaux. Trois jours à peine avant la clôture de la session, le Gouvernement fit adopter à la hâte une convention passée avec la compagnie du pont de Québec, portant garantie de l'Etat jusqu'à concurrence de $6,000,000 pour dépenses afférentes aux travaux entrepris par la compagnie.

L'hon. M. GRAHAM: En quelle année était-ce?

M. BARKER: En 1903. Le Gouvernement présenta un bill pour ratifier cette convention, et aux derniers moments, il le fit adopter à la hâte par les Communes et par le Sénat, et devint loi. Nous apprîmes, plus tard, l'écroulement du pont.

M. R. L. BORDEN: A mon avis, on chercherait en vain dans les annales du pays pareil exemple d'incurie dans la gestion des affaires publiques.

L'hon. M. FOSTER: On en chercherait en vain ailleurs.

M. R. L. BORDEN: J'en conviens volontiers, ni au Canada ni dans aucun autre pays on ne saurait trouver pareil exemple d'incurie dans l'administration de la chose publique. Le simple exposé des faits, dépouillé de tout artifice oratoire, suffit pour nous jeter dans la plus profonde stupéfaction. Le ministre nous a dit que cette entreprise était au-dessus des forces et de la science des ingénieurs, à cette époque. Le Gouvernement devait le savoir alors, comme il le sait aujourd'hui.

L'hon. M. GRAHAM: Les ingénieurs ne le savaient pas.

M. R. L. BORDEN: Quoi qu'il en soit, il était parfaitement évident aux yeux du Gouvernement, aux yeux des ingénieurs et de tout le monde, que c'était une entreprise colossale. D'abord, le Gouvernement se dépouille de la direction et de la gestion de l'entreprise, qu'il remet aux mains d'une compagnie qui n'engage, pour ainsi dire, pas de capitaux dans cette entreprise. Il se désintéresse de l'entreprise; il ne veille pas même à ce que le traité soit passé avec des gens solvables ou à ce que les entrepreneurs donnent la garantie voulue

pour l'exécution de l'entreprise. Les travaux sont en marche. Il s'agit de travaux qui demandent des connaissances et une habileté de premier ordre chez les ingénieurs. En fin de compte, la superstructure s'effondre dans le fleuve. Tout ce qui reste à faire au Gouvernement, c'est de payer la compagnie du pont de Québec, de se charger de ses dettes—non pas de recevoir son actif, car il n'en existe pour ainsi dire pas—et de se mettre à l'œuvre, pour reconstruire ce pont, au milieu de difficultés plus graves que celles que l'entreprise aurait rencontrées, si cette compagnie du pont de Québec ne se fût jamais immiscée dans cette affaire. Il suffit de rappeler qu'une dépense publique de $5,000,000 à $6,000,000 s'est effectuée, sans surveillance ni précautions suffisantes et n'est représentée que par la superstructure de ce pont reposant au fond du fleuve, sans que, probablement le Gouvernement puisse exercer de recours contre la Phœnix Bridge Company ou qui que ce soit: la simple énonciation de ce fait se passe de tout commentaire.

C'est à bon droit que le ministre des Chemins de fer renonce à toute tentative de justifier pareille gestion des deniers publics. Ici surtout le Gouvernement a fait preuve du plus grand mépris de l'intérêt public et de l'incurie la plus inexcusable.

M. LENNOX: Je voudrais soumettre au comité les chiffres réels se rattachant à cette affaire. Mon chef (M. R. L. Borden) a signalé l'incroyable incurie dont a fait preuve le Gouvernement, en négligeant de prendre les précautions même ordinaires pour s'assurer de l'érection d'une structure convenable, ainsi que pour obtenir les services d'ingénieurs experts; bref, en veillant à ce qu'on prît les mesures voulues pour empêcher cette déplorable perte de deniers publics, et ce qui est encore plus déplorable, cette perte de tant d'existences précieuses.

A cet égard, il serait sans doute intéressant de signaler ici les générosités dont le Gouvernement a fait preuve, après coup. Il y a un ou deux mois, j'ai obtenu ce renseignement du Gouvernement et je vais citer textuellement les réponses. D'après le rapport de l'auditeur général, la somme globale que nous avons payée jusqu'à la fin du dernier exercice, relativement à cet ouvrage que le Gouvernement a pris à sa charge, s'élève à $6,424,728. J'ai posé certaines questions et les réponses sont fort significatives. Une grande partie de la dépense effectuée est absolument injustifiable, à mon avis. Je vais citer la réponse à la suite de chaque question. En passant, je prierais le Gouvernement de veiller à ce que chaque réponse, ainsi qu'elle existe au hansard, figure à la suite de la question à laquelle elle se rattache.

L'hon. M. GRAHAM: La réponse figure toujours à la suite de chaque question.

M. LENNOX: J'entends qu'il serait bon que les réponses paraissent dans cet ordre. Je ne veux pas chercher noise aux rédacteurs du hansard qui s'acquittent si scrupuleusement de leur tâche.

1. Dans la somme globale de $6,424,718 versée par le Gouvernement à ou pour la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec, durant l'exercice terminé le 31 mars 1909, est-ce que les sommes suivantes ont figuré et été payées, à savoir:

Intérêt à la banque de Montréal sur diverses sommes avancées à la compagnie	$889,687 81
Intérêt aux actionnaires de la compagnie	65,209 07
Primes aux actionnaires de la compagnie	26,370 00
Soit une totalité, pour ces item, de	$981,266 88

La réponse apportée à cette question par M. Fielding est fort concise: "Oui." Puis je demandais:

2. Quel est le taux de l'intérêt payé à la banque?

Voici la réponse:

2. 5 p. 100 est le taux de l'intérêt payable à la banque de Montréal par la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec, sur avances faites à la compagnie.

Voici l'autre question:

3. Quel est l'intérêt que la compagnie doit verser à la banque à titre d'arrérages accumulés au moment où le Gouvernement se chargea du paiement du compte?

La réponse fut "oui", faisant ressortir le fait auquel on a fait allusion fréquemment, que la compagnie existait seulement sur le papier et que, en prenant ses comptes à notre charge, nous dûmes payer les arrérages des intérêts que les directeurs avaient laissé accumuler pendant la période où ils construisaient de nom, ce grand ouvrage national et alors qu'ils touchaient leurs appointements. Je demandai ensuite:

4. La banque a-t-elle prétendu avoir droit au paiement d'une somme de $75,673.18, ou toute autre somme, à titre d'intérêt sur intérêts restés impayés et le Gouvernement a-t-il payé à la banque la somme de $75,673.18, ou toute autre somme, à titre d'intérêt sur intérêts échus, ou d'intérêt composé?

La réponse à cette question fut:

4. L'intérêt sur ces avances était payable tous les six mois et l'intérêt non payé portait le même taux que le principal. Le Gouvernement en prenant l'entreprise à sa charge a payé à la banque de Montréal la somme de $75,672.58 sur ce compte.

Je demandai encore:

5. Les montants d'intérêts et de primes payés aux actionnairees comme plus haut spécifiés, comprenaient-ils les paiements, à titre d'intérêt et de prime, d'une somme de $3,304.84 à l'honorable S. N. Parent, président de la commission du chemin de fer national transcontinental, et de celle de $17,901 à M. M. P.

Davis, l'un des entrepreneurs de la construction du chemin de fer?

6. De quoi se composait l'intérêt payé aux actionnaires? A partir de quelle date courait-il, et à quel taux? L'intérêt a-t-il été payé? Dans l'affirmative, combien de fois, et à quelles périodes?

Les réponses aux questions 5 et 6 furent les suivantes:

5 et 6. L'intérêt simple à 5 p. 100 a été payé aux actionnaires aux dates respectives de leurs paiements d'actions jusqu'au premier décembre 1908, lorsque le Gouvernement s'est chargé de l'entreprise, conformément aux conditions et convenions établies par la loi du 19 octobre 1903. L'honorable S. N. Parent a reçu l'intérêt, $2,600, et une indemnité de 10 p. 100 sur $7,000 d'actions qu'il possédait, et M. M. P. Davis a reçu l'intérêt, $8,411 et une indemnité de 10 p. 100 sur $49,900, d'actions qu'il possédait, et conformément aux conventions.

Enfin j'ai demandé:

7. Tous les droits de la compagnie ont-ils été acquis et soldés?

La réponse fut "Oui". Quant aux questions 5 et 6, permettez-moi de faire remarquer que l'on pourrait prétendre que, s'il était équitable et juste pour ces personnes de toucher une prime et des intérêts, on devrait se souvenir qu'à l'époque où ils touchaient de nous des intérêts, nous devions payer leurs intérêts arriérés tandis que leur capital n'était pas versé. Ce fut une opération très remarquable. Un des incidents les plus surprenants qui marquèrent cette entreprise fut le déplorable écroulement du pont par suite du manque absolu de surveillance de la part de l'administration en vue de se rendre compte si l'on avait employé des ingénieurs compétents, tandis que du côté financier, non seulement nous perdions l'argent qui avait été employé régulièrement à la construction du pont, mais nous devions payer encore à ces directeurs une prime et des intérêts pour avoir été de simples spectateurs et n'avoir rien fait.

M. BARKER: Je désire dire encore un mot. Nous avons payé l'intérêt et la prime qui ont été autorisés par le Gouvernement sur les paiements faits à la compagnie par les actionnaires. Or, quand le Gouvernement a donné cette autorisation, il avait en main la preuve que cet argent que l'on supposait avoir été payé à la compagnie par ces actionnaires n'était pour ainsi dire pas de l'argent versé comptant, mais des honoraires de directeurs pour leur présence à leur réunion. Vous avez payé une prime et des intérêts sur des honoraires de directeurs et c'était connu du Gouvernement.

M. GORDON (Nipissing): Je voudrais demander au ministre si c'est l'intention du Gouvernement d'employer de l'acier de nickel dans la superstructure du nouveau pont?

M. LENNOX.

L'hon. M. GRAHAM: On m'informe qu'on a l'intention d'en employer autant que possible dans les arches de soutènement et dans les semelles principales.

M. BLAIN: Le ministre a déclaré qu'en arrivant à Ottawa pour occuper sa nouvelle position de ministre des Chemins de fer il avait compris que le Gouvernement avait passé un marché avec cette compagnie solide financièrement, la Phœnix Bridge Company, et que si nous devions avoir quelques difficultés avec cette compagnie, nous pourrions obtenir des réparations. Mon honorable ami possède une grande expérience en politique. Il a été un député très en vue dans la législature d'Ontario et il a fait partie du gouvernement de cette province.

L'hon. M. GRAHAM: Pas très longtemps.

M. BLAIN: C'est une question qui a été laissée au jugement des électeurs de la province.

L'hon. M. GRAHAM: Ils n'ont pas bien jugé cette fois-là.

M. BLAIN: Du reste, c'est une autre question. Je tiens à féliciter le Gouvernement d'avoir assez bien mené un projet de cette nature pour arriver à faire croire à mon honorable ami, qui était un de ses défenseurs dans la province d'Ontario avant de devenir membre du cabinet, qu'un marché avait été passé avec cette puissante compagnie.

Quand il arriva ici et qu'il eut fait une enquête, il trouva que le marché avait été passé avec une compagnie faible financièrement. Après cet aveu de mon honorable ami, personne ne s'étonnera que le simple électeur soit trompé. Mon honorable ami a étudié la politique fédérale aussi bien que la politique provinciale; il a pris part à toutes ces discussions et pourtant ce ne fut qu'après son arrivée ici et quand il eut fait une enquête qu'il a trouvé que le contrat passé pour construire cet ouvrage qui devait coûter des millions de dollars n'avait pas été signé avec une compagnie puissante, mais avec une très faible compagnie. Tout ce que je puis dire, c'est que je complimente le Gouvernement sur son habileté à tromper le pays à propos de cette affaire.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami a été dans la Chambre continuellement avec ces documents sous les yeux et il ne va pas s'abriter maintenant derrière l'excuse qu'il ne savait pas que la compagnie était faible.

M. BLAIN: Elle était comme la North Atlantic Trading Company.

L'hon. M. GRAHAM: J'étais simplement un profane, un électeur ordinaire,

tandis que mon honorable ami était ici tout le temps.

M. R. L. BORDEN: J'ai compris que le ministre n'avait même fait cette découverte qu'après l'écroulement du pont.

L'hon. M. GRAHAM: La difficulté est que le pont s'est écroulé le soir avant que la personne dont il est question ne devint ministre.

M. R. L. BORDEN: Y a-t-il eu quelque rapport entre les deux événements?

L'hon. M. GRAHAM: Personne ne voudrait être assez cruel pour le dire.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre a-t-il dit que le chemin de fer entre Winnipeg et l'embranchement de lac Supérieur n'était pas exploité régulièrement?

L'hon. M. GRAHAM: Il n'y a pas un mouvement régulier sur cette ligne. Les ingénieurs ont déclaré que l'entrepreneur avait offert de donner un certain service. La ligne devrait être exploitée comme entreprise privée jusqu'à ce qu'on s'en empare.

L'hon. M. FOSTER: Je tiens à appeler l'attention sur ce qui est certainement un grave abus—mettre un faux exposé dans la bouche de Son Excellence le Gouverneur général quand il a prononcé le discours du trône. Voici ce qu'on a fait dire à Son Excellence:

La construction du chemin de fer transcontinental a été poussée avec vigueur durant l'année. La section Ouest a été prolongée 66 milles au delà d'Edmonton, parachevant ainsi une longueur totale de 861 milles de voie ferrée à l'ouest de Winnipeg. Les travaux ont été adjugés sur une étendue de 399 milles dans la section des montagnes; les travaux sont bien avancés dans cette région. La section Est se trouve maintenant ouverte au trafic de Winnipeg à la jonction du lac Supérieur, et de ce point au lac lui-même, par l'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique. Tous les travaux entre Winnipeg et Moncton sont adjugés.

Si cela signifie quelque chose, c'est l'assurance que le chemin de fer de Winnipeg à l'embranchement de lac Supérieur est ouvert au trafic, tandis qu'en réalité il n'est pas fini ou n'est pas ouvert au trafic. Ce fut là un grave abus et le très honorable premier ministre est allé beaucoup plus loin qu'il ne le devait quand il a fait cette déclaration et en a rendu responsable le Gouverneur général. Nous venons de trouver trois ou quatre mois après que c'était un acte de supercherie.

M. CROCKET: Le Gouvernement a-t-il passé un marché pour l'enlèvement des débris de fer qui sont dans le fleuve et quelle est la nature du marché?

L'hon. M. GRAHAM: Après une demande de soumissions, un marché a été passé pour $45,000 et les débris retirés appartiennent à l'entrepreneur.

M. BARKER: Il touche $45,000 et il a en plus les matériaux retirés?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Les débris se trouvaient-ils faire obstacle à la navigation?

L'hon M. GRAHAM: Une partie devait être retirée à cause de la navigation et une autre en raison de la construction de nouvelles piles.

L'hon. M. FOSTER: Il y a maintenant quatre piles, deux sur la terre et deux dans le fleuve. Ces dernières occupent-elles la même place que les anciennes?

L'hon. M. GRAHAM: La pile sud occupe la même place, mais elle est élargie. La pile principale sur la rive nord a été changée de place.

L'hon. M. FOSTER: La pile sur la rive sud a été en partie utilisée, celle de la rive nord était absolument inutile. Quel était le coût de celle de la rive nord?

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai pas ce renseignement.

L'hon. M. FOSTER: Les deux qui sont dans le fleuve même occupent-elles le même emplacement?

L'hon. M. GRAHAM: Je parle des deux piles du fleuve.

L'hon. M. FOSTER: Alors les deux qui sont sur la terre occupent-elles la même position que les anciennes?

L'hon. M. GRAHAM: Les deux culées doivent être démolies.

L'hon. M. FOSTER: Les deux vieilles étaient donc inutiles et doivent être enlevées?

L'hon. M. GRAHAM: Elles doivent être démolies. Elles ne font pas partie du nouveau plan.

M. S. HUGHES: Une partie du pont n'est pas tombée. Cette partie sera-t-elle utilisée?

L'hon. M. GRAHAM: On devra la démolir. Les matériaux pourraient être utilisés à autre chose.

M. CROCKET: La commission des ingénieurs sera-t-elle employée jusqu'à l'achèvement du pont?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, les ingénieurs sont engagés jusqu'à l'achèvement du pont et ils sont responsables pour la division du génie civil jusqu'à la fin.

M. CROCKET: Quelle est leur rémunération?

L'hon. M. GRAHAM: $1,000 par mois pendant qu'ils sont employés et une somme moindre comme ingénieurs consultants.

Pendant la construction nous en garderons peut-être deux comme ingénieurs consultants. L'ingénieur permanent recevra $1,000 par mois.

M. BARKER: J'ai compris que le Gouvernement avait nommé un bureau de trois ingénieurs et qu'il en a ensuite nommé deux autres et que tous les cinq sont d'accord sur ce qu'il y a à faire.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que ce n'est pas exactement ce que j'ai dit.

M. BARKER: Alors, qu'est-ce que le ministre répond à cette question? Il est important de savoir s'il existe des divergences d'opinion.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami, qui est un homme pratique, sait comme moi qu'il est impossible de trouver deux ingénieurs ou deux architectes chargés de construire une maison qui tombent d'accord sur tous les détails.

Quand le bureau a été institué, il a été stipulé qu'en cas de désaccord ils pourraient s'assurer les services de deux autres ingénieurs pour les consulter. Ils sont tous d'accord sur les travaux de fondation. Ils s'entendent aussi sur les principes généraux quant à la superstructure, mais ils diffèrent d'opinion sur certains détails et ils sont autorisés à choisir deux autres experts pour étudier la question avec eux. Au cas d'un désaccord absolu, je suppose que la majorité l'emporterait.

M. BARKER: J'ai compris l'autre jour que le ministre disait que les trois premiers étaient pour ainsi dire d'accord.

L'hon. M. GRAHAM: Sur les travaux de fondation.

M. BARKER: Seulement? Y a-t-il désaccord quant au pont lui-même?

L'hon. M. GRAHAM: Le bureau est à l'œuvre. Des divergences d'opinion ont surgi; les deux experts ont été appelés; ils ont exposés leurs idées et leurs raisons et il est très probable qu'ils finiront par tomber d'accord sur tous les points.

M. BARKER: Ils ne se sont pas encore entendus?

L'hon. M. GRAHAM: Pas sur tous les points quant à la superstructure.

M. MONK: Le bruit court à Montréal qu'il y a désaccord absolu entre les trois ingénieurs quant à la superstructure et que c'est pour cette raison qu'on a requis les services de M. Holgate et d'un autre ingénieur. Cette rumeur est-elle fondée?

L'hon. M. GRAHAM: Si les trois premiers avaient été d'accord, il n'y aurait eu aucune nécessité de faire venir les deux autres; mais ils différaient d'opinion. Je puis avouer franchement que tout n'a pas marché comme sur des roulettes. Il y a là trois ingénieurs de renom dont la réputation est en jeu dans cette entreprise. S'ils ne réussissent pas, c'est la ruine pour eux. Ils s'en rendent parfaitement compte; ils tiennent fortement à leurs idées, ils les défendent avec opiniâtreté, et les premières fois qu'ils se sont réunis ils étaient très loin de s'entendre. Tous trois appartiennent à des écoles différentes et nous avons cherché à tirer profit des lumières de chacun.

M. BARKER: Je suppose que le ministre admettra que c'est ce que le Gouvernement aurait dû faire la première fois.

L'hon. M. GRAHAM: C'est ce que je fais.

L'hon. M. HAGGART: Pourquoi le ministre ne fait-il pas construire le pont entièrement en acier nickelé? Cela exige moins de travail et dispense de la peinture. Le pont modèle du jour est le pont en acier nickelé.

L'hon. M. GRAHAM: Pas entièrement, me dit-on. Dans certaines parties d'un pont, l'acier nickelé n'offre aucune supériorité sur l'autre acier; mais partout où il y aura un avantage à employer l'acier nickelé, on l'emploiera.

M. MONK: Le ministre dit que les ingénieurs ne se sont pas encore entendus sur tous les détails. A Montréal, la rumeur veut qu'une partie veut un pont suspendu et l'autre, un pont "cantilever".

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas là où gît la difficulté. Nous préparons les plans pour les deux genres de ponts. Les divergences se manifestent plutôt au sujet de certains détails de construction que je n'oserais pas même entreprendre d'expliquer, mais je suis convaincu qu'on finira par tomber d'accord.

M. MONK: A-t-on demandé des soumissions pour la superstructure?

L'hon .M. GRAHAM: Ceux qui se proposent de soumissionner ont été invités à examiner les plans et les devis (dans l'état où il se trouvent), tant pour un pont suspendu que pour un pont "cantilever". Les soumissionnaires auront ainsi plusieurs mois pour étudier ces plans, au fur et à mesure qu'ils seront préparés et ensuite on leur accordera un délai raisonnable pour faire leurs soumissions régulières.

M. CROCKET: A qui a-t-on concédé l'entreprise pour enlever la superstructure écroulée?

L'hon. M. GRAHAM: A M. Ch. Kœnig, de Québec.

M. BLAIN: Dois-je comprendre que le Gouvernement ne fera rien pour les veuves et les orphelins de ceux qui ont péri dans cette catastrophe?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne puis nullement prévoir l'avenir. La Phœnix Bridge Co., je crois, a assumé toutes les responsabilités et a réglé les réclamations provoquées par cet accident.

M. BLAIN: Le Gouvernement est-il menacé de quelques poursuites?

L'hon. M. GRAHAM: Pas que je sache

M. BLAIN: En consultant les débats antérieurs, je vois que l'honorable ministre des Finances disait que ce pont serait terminé au mois de décembre 1906.

L'hon. M. FIELDING: Je n'avais pas été averti à cette époque qu'il s'écroulerait.

M. BLAIN: L'opposition non plus, car nous avions la promesse de l'honorable ministre qu'on emploierait les meilleurs ingénieurs, qu'on prendrait toutes les précautions possibles et que le ministre surveillerait cette entreprise comme ses affaires.

Au lieu de cela, nous l'entendons aujourd'hui dire: Il est évident que la superstructure était trop légère et incapable de résister, et quant aux culées, il faudra les renforcer. Puisque rien n'a été changé dans le poids des locomotives du Transcontinental national, il est évident que le Gouvernement a commis une bévue, et le public est absolument de cet avis.

L'hon. M. FIELDING: Même si l'on prétendait m'attribuer la responsabilité de cette opération, je dois dire que je ne l'aurais pas conduite autrement. Nous avions confié l'entreprise à l'ingénieur le plus renommé de l'Amérique. Je ne sais pas où nous aurions pu en trouver un meilleur.

M. BLAIN: En avez-vous un meilleur maintenant?

L'hon. M. FIELDING: Je ne saurais dire.

M. BARKER: Vous avez employé un homme de New-York, M. Cooper, comme ingénieur-conseil.

L'hon. M. FIELDING: M. Cooper a été engagé comme ingénieur pour prendre la direction de toute l'entreprise. A cette époque, personne n'a mis en doute ses connaissances ni sa grande réputation.

M. MONK: A la première enquête faite par un comité parlementaire, il a été prouvé que les plans, après avoir été terminés, furent soumis à l'approbation du Gouvernement et que M. Collingwood Schreiber a été autorisé à les faire examiner par un expert américain. La compagnie chargée de la construction entendit parler de la chose et protesta en disant qu'elle ne permettrait pas que le travail fait par son ingénieur, M. Cooper, fût revisé par qui que ce soit. Cela fut clairement établi à l'enquête et on peut en trouver la preuve dans les procès-verbaux de deux comités parlementaires. L'honorable premier ministre décida alors que si M. Cooper avait approuvé les plans, il était inutile de les soumettre à d'autres. Ainsi, le Gouvernement a approuvé les plans sans les examiner. Ce sont là des faits indéniables.

L'hon. M. FIELDING: Je n'admets pas que ce soient des faits indéniables. Je regrette d'être obligé, en quelque sorte, de parler de mémoire, sur une question aussi importante; je crois me rappeler, cependant, que M. Cooper avait été choisi par la compagnie du pont comme son ingénieur et quand il fut question d'en nommer un autre pour représenter le département des Chemins de fer et des Canaux, M. Cooper s'y opposa. Mais vu que les intérêts de la compagnie du pont et ceux du Gouvernement étaient identiques, et que les intérêts opposés étaient ceux des entrepreneurs, M. Schreiber nous expliqua qu'il n'y avait rien à gagner en nommant un autre ingénieur, en opposition à M. Cooper qui représentait la compagnie du pont. D'ailleurs, quand M. Cooper protesta contre la nomination d'un deuxième ingénieur, M. Schreiber dit: M. Cooper est un ingénieur très renommé, et son intérêt, comme représentant de la compagnie du pont, n'est pas opposé à l'intérêt du Gouvernement. Je crois que M. Schreiber a conseillé de laisser toute l'affaire entre les mains de M. Cooper. Je suis convaincu qu'en consultant les documents on constatera que les choses se sont passées ainsi.

M. MONK: Je crois que mon honorable ami est tout à fait dans l'erreur. Il est vrai que M. Cooper était l'ingénieur-conseil de la compagnie du pont. Mais qui avait proposé ce choix à la compagnie? Les entrepreneurs eux-mêmes — la Phœnix Bridge Company. Dans tous les cas, le Gouvernement n'avait rien autre chose à faire, quand les plans furent soumis à son approbation, que de les soumettre à son ingénieur en chef. M. Schreiber refusa de prendre sur lui d'appuyer ces plans, en disant qu'il ne possédait pas les connaissances spéciales nécessaires. Quand la Chambre fut invitée à voter le dernier crédit à la compagnie du pont, nous avons soulevé des objections, et le Gouvernement nous donna l'assurance que les plans seraient scrupuleusement examinés par un expert indépendant. M. Schreiber demanda l'autorisation d'employer un expert, et le nom de celui qu'il proposait a été donné à l'enquête.

M. Schreiber était entré en correspondance avec ce monsieur qui, je crois, venait de Philadelphie; à tout événement,

cet homme-là jouissait d'une réputation tout au moins égale à celle de M. Cooper. En apprenant que ses plans allaient être soumis à l'examen d'une autorité indépendante, la compagnie s'adressa au Gouvernement pour lui faire des observations; elle réussit au point que le Gouvernement n'entretint plus l'idée de faire examiner les plans par cet expert des Etats-Unis. Le très honorable premier ministre a lui-même dit à M. Schreiber ce que vient de répéter l'honorable ministre des Finances: que M. Cooper était un homme parfaitement qualifié et que s'il n'avait trouvé rien à modifier aux plans il pourrait apposer sa signature au bas de ces derniers. Mon honorable ami de Hamilton (M. Barker) et moi-même faisions partie de ce comité; nous avons reçu de M. Holgate, l'un des membres de cette commission qui avait conduit la première enquête, l'assurance que l'examen de ces plans par un expert leur aurait permis de voir ce qui avait échappé à M. Cooper, c'est-à-dire une défectuosité dans la construction. M. Holgate constata immédiatement qu'un expert indépendant se serait aperçu de cette défectuosité.

L'hon. M. FIELDING: D'après mon honorable ami, le Gouvernement et la compagnie n'avaient pas écouté les avis donnés par l'ingénieur en chef, M. Schreiber. Ai-je raison de dire que c'est bien là ce qu'il veut dire?

M. MONK: Certainement.

L'hon. M. FIELDING: Dans ce cas, je n'hésite pas à dire que mon honorable ami fait erreur. J'affirme qu'aucune décision n'a été prise relativement à ces questions de génie civil se rapportant à cette entreprise, sans l'approbation absolue et l'appui de M. Schreiber; si aucun autre ingénieur n'a été associé à M. Cooper, c'est parce que M. Schreiber lui-même estimait que cela n'était pas nécessaire.

M. BARKER: L'honorable ministre a-t-il obtenu cet avis par écrit.

L'hon. M. FIELDING: Je parle en me fiant entièrement à ma mémoire, mais j'ose dire que M. Schreiber confirmera mon assertion. Durant un temps bien court, je me suis trouvé à la tête du ministère des Chemins de fer, alors que ces négociations se poursivaient, et je n'aurais jamais songé à prendre une attitude quelconque dans le cas d'un ouvrage d'une si grande importance avant d'avoir consulté M. Schreiber. Je sais que ce dernier estimait que nous avions été avisés de la meilleure manière possible, et que nous ne gagnerions rien à demander l'opinion d'un autre ingénieur. Je suis certain que M. Schreiber confirmera ce que je viens de dire.

M. MONK: C'est une question de mémoire. Mais je voudrais obtenir la preuve absolue de ce que je dis.

M. BLAIN: Nous nous sommes efforcés de savoir de l'honorable ministre des Chemins de fer à qui l'on devait imputer la responsabilité de ce désastre.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami peut tout aussi bien demander qui est responsable de n'importe quel grand désastre qui pourrait se produire. Il est aisé de trouver à redire après l'événement. Pourquoi ne demanderait-il pas qu'on lui indiquât celui qui fut responsable de l'écroulement du pont de la Tay, celui qu'on doit tenir responsable de ces pertes de vie qu'on a comptées lors de l'accident qui vient de se produire sur le chemin de fer canadien du Pacifique. Ce sont des choses qui se produisent d'une façon ordinaire dans l'administration d'une grande corporation publique. Dans ce dernier cas, cependant, on fait peu de commentaires; mais survient-il un accident sur un ouvrage de l'Etat? nous entendons cent critiques se lever ici, pour trouver à redire et à blâmer quelquefois bien à tort.

M. BLAIN: Je ne veux pas essayer de tenir le Gouvernement responsable le moindrement de cet accident. Mais les membres de la gauche ont prétendu, cet après-midi, que le Gouvernement n'ignorait pas que cette entreprise fût très importante. Mon honorable ami sait parfaitement que le Gouvernement était responsable du paiement de cette subvention, et qu'il avait garanti les obligations, puisque l'honorable ministre des Finances s'était chargé de faire adpoter la convention de 1903, et qu'en 1904 il nous demandait de garantir les obligations. Je ne tiens pas le Gouvernement responsable de cet accident. La gauche n'a jamais critiqué sévèrement les ministres sur ce point-là. Mais nous voulons savoir, aujourd'hui, du Gouvernement lui-même quel est l'auteur de ce plan d'un pont absolument insuffisant pour nous permettre d'atteindre la fin que nous nous proposions. Voilà ce qui en est. Ce travail était incomplet, les plans en étaient certainement erronés, et voilà pourquoi notre pays supporte maintenant cette dépense énorme, et je suppose que c'est là la raison de l'écroulement du pont. Preuve à l'appui de ce que j'avance: le Gouvernement vient, aujourd'hui, déclarer que la superstructure était complètement insuffisante. Il a préparé les plans d'une construction plus solide et plus pesante. Je voudrais faire observer à l'honorable ministre des Finances que si l'on eût modifié les plans du Grand-Tronc-Pacifique d'après lesquels des locomotives et des trains plus pesants et plus considérables devaient passer sur ce pont, cela aurait été une raison qui aurait milité en fa-

veur d'une superstructure plus pesante. Mais il n'y a pas eu de changement sous ce rapport, et voilà pourquoi mon honorable ami et le Gouvernement doivent être et sont tenus responsables de cet accident. L'honorable ministre peut dire, s'il le veut, que la responsabilité est imputable à l'ingénieur. Mais le peuple du Canada et nous, membres de l'opposition, devons chercher notre revanche contre le Gouvernement..

L'hon. M. FIELDING: Je n'approuve pas, loin de là, ce que mon honorable ami vient dedire à propos du sentiment qui existe dans la population du Canada à propos de cette question. Je ne crois pas que notre population s'attende à ce que tous les membres du cabinet soient des ingénieurs. Ce qu'elle demande, c'est que dans une entreprise qui regarde exclusivement le génie civil, les ministres choisissent des conseillers versés dans cette profession, et s'il arrive à l'ingénieur de commettre une erreur, si un accident se produit sur un ouvrage de l'Etat, tout comme il peut s'en produire dans toute autre grande entreprise, je suppose que c'est la preuve que cet éminent ingénieur a commis une erreur d'appréciation. Mais si le Gouvernement a choisi le meilleur ingénieur qu'il a pu trouver, je crois que le peuple du Canada est assez raisonnable pour reconnaître que le Gouvernement a pris toutes les précautions possibles dans cette circonstance.

M. R. L. BORDEN: Cet ingénieur n'avait jamais vu l'ouvrage.

L'hon. M. FIELDING: Même dans ce cas, cela ne prouvera rien nécessairement.

M. R. L. BORDEN: On ne l'a jamais vu sur cet ouvrage.

L'hon. M. FIELDING: Voilà ce que j'ignore.

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (n° 89), concernant la compagnie du chemin de fer Calgary-Edmonton, déposé par M. Douglas;

Le 2e (n° 82), constituant civilement la Merchants and General Insurance Company, déposé par M. Monk.

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA MOND NICKEL COMPANY.

La Chambre se forme en comité pour la discussion du projet de loi (n° 92) déposé par M. McGiverin, relatif au brevet de la Mond Nickel Company, à responsabilité limitée.

Sur l'article 1er.

M. BLAIN: Quel est l'objet de ce projet de loi?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Le comité en a fait rapport sans modifications. Je ne connais pas moi-même ce projet de loi.

M. BLAIN: L'auteur est-il présent?

M. PARDEE: Non, malheureusement. Mais le fait que ce projet de loi est rapporté sans modification aucune indique que le comité s'en trouvait satisfait.

L'hon. M. GRAHAM: Les item suivants inscrits au feuilleton sont des projets de loi que devra étudier la Chambre siégeant en comité général. Mais ils ont été modifiés par les différents comités permanents qui les ont examinés. Ce ne sont pas des projets de loi relatifs à des chemins de fer, car autrement je serais prêt à les discuter. Mais vu que je ne connais pas la nature de ces modifications, je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de ses délibérations et demande la permission de siéger de nouveau.

(La motion est adoptée.)

Il est fait rapport du projet de loi (n° 92) relatif à certain brevet de la Mond Nickel Company, à responsabilité limitée.

2e LECTURE

De quatre projets de loi:

Le 1er (n° 127), concernant la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, déposé par M. Turriff;

Le 2e (n° 128), constituant civilement la compagnie du chemin de fer de l'Est de la baie James, présenté par M. Girard;

Le 3e (n° 129), constituant civilement la compagnie du chemin de fer Ontario et Ottawa, présenté par M. Low;

Le 4e (n° 130), concernant la compagnie du chemin de fer de l'Est de l'île Vancouver, présenté par M. Smith (Nanaïmo).

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité pour la discussion des subsides.

Perception du revenu.—Chemin de fer intercolonial, $9,000,000.

M. BARKER: Je veux faire observer que certains honorables membres de la Chambre qui se trouvaient absents cet après-midi, aimeraient discuter certains item qui sont compris sous ce titre général; ils aimeraient qu'il fût bien entendu avec l'honorable ministre que cet item pourra être discuté plus tard. Il ne s'agit pas de détails nécessitant la présence du sous-mi-

nistre; mais ils aimeraient qu'on laissât en suspens pour un examen ultérieur les item relatifs à l'Intercolonial et au pont de Québec.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je ne m'oppose pas à cette demande. Quant à ce crédit, la Chambre observera que nous demandons, cette année, $250,000 de moins que le montant que nous avons fait voter l'année dernière.

M. CROSBY: J'aimerais savoir de l'honorable ministre comment il a pu faire cette diminution, s'il a ou non réduit le nombre des employés réguliers. Il est de fait qu'un grand nombre d'ouvriers ont dû quitter l'ouvrage, surtout ceux de la ville d'Halifax et de ses environs. Je comprends aussi qu'on a retenu les services d'hommes très habiles, et cela à des appointements considérables. Je désirerais connaître la façon dont s'opère cette économie.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a eu une diminution générale partout. Nous demandons ce montant après notre expérience de l'année dernière; en réalité, nous croyons qu'il nous sera difficile de dépenser $9,000,000, cette année, surtout si l'on tient compte que l'exploitation de l'Intercolonial a été spécialement avantageuse durant l'hiver.

Il se peut, naturellement, que des circonstances tout à fait extraordinaires nous mettent, l'an prochain, en présence d'un déficit. Voici quelques articles à l'égard desquels on a rogné les dépenses au cours de l'année dernière: réparation des locomotives à vapeur, $114,242; réparation des voitures à voyageurs, $1,903; réparation des fourgons à marchandises, $114,643; réparation du matériel servant à la consommation, $3,999; machinerie et outils des ateliers, $10,566; chauffage et éclairage, $6,493; frais de trafic, $9,637; mise en mouvement des trains, $11,882, et nombre d'autres de cette nature. Nous avons congédié beaucoup d'employés. Au fur et à mesure qu'il se produisait des vacances, nous en avons repris un certain nombre, et je demande qu'en pareil cas on s'adresse aux anciens employés.

M. BARKER: Je sais par expérience combien il est impossible au directeur d'un réseau d'une longueur d'environ 1,400 milles de déterminer d'une façon aussi approximative les dépenses d'établissement et celui des frais d'exploitation pendant les douze mois prochain. C'est une chose incertaine qui dépend non seulement du nombre des employés et de leurs salaires, mais aussi du volume des affaires. Je constate avec le plus grand plaisir que le Gouvernement s'est départi de l'ancienne méthode. Tous les ans, depuis que les plus anciens d'entre nous siègent ici, on avait le chagrin de constater que la direction d'une grande entreprise publique était assujétie à l'influence politique. Quant à nous, nous avons toujours désiré, lorsque nous étions au pouvoir comme depuis que nos adversaires sont au timon des affaires, que cette entreprise nationale fût exploitée à l'avantage du Canada, surtout à celui des provinces de l'Est, sans égard aux considérations politiques.

Nous nous rendons compte de la difficulté qu'éprouvent les ministres à négliger leurs amis dans l'intérêt de l'économie, et nous constatons avec plaisir qu'ils ont tenté quelque effort dans ce sens. Mais il est certain que tant que l'exploitation d'un chemin de fer comme l'Intercolonial est assujétie aux influences politiques, il n'en peut résulter que du gaspillage.

C'est pour cela que, tout en préférant que ce chemin de fer fût soustrait encore davantage à l'influence politique du Gouvernement, j'ai salué avec bonheur l'institution de la commission composée de spécialistes en matière de chemins de fer qui préside aujourd'hui à la direction de l'Intercolonial. Ceci, je le dis avec d'autant plus de plaisir que depuis les quelques mois que les commissaires sont entrés en fonction, on commence à entrevoir de meilleurs résultats. Chaque année, depuis que je fais partie du Parlement, je me suis efforcé de pénétrer le Gouvernement de la nécessité de tenir les comptes de ce réseau comme toutes les compagnies de chemin de fer tiennent les leurs—non seulement par mesure d'économie, mais aussi pour toutes les raisons qui portent les compagnies à agir de la sorte.

L'un des plus sérieux obstacles auxquels nous nous sommes heurtés chaque fois qu'il s'est agi de discuter les affaires de l'Intercolonial, c'est que nous n'avons jamais pu comparer les résultats de l'exploitation de ce réseau à ceux de l'exploitation des autres grandes lignes de chemin de fer. Il nous a toujours été impossible de comparer les résultats de l'exploitation de l'année à ceux d'aucune autre compagnie importante, et cela pour la simple raison que le Gouvernement persistait à dessein, par malice et au mépris de l'expérience acquise, à tenir ses comptes autrement que les compagnies de chemin de fer. Si la comptabilité de l'Intercolonial avait été semblable à celle du Grand-Tronc ou du Pacifique-Canadien, nous aurions pu nous dispenser de toutes les discussions qui ont absorbé des semaines et des semaines de notre temps, et il eût suffi de deux ou trois heures pour constater les résultats de l'année. Prenons comme exemple le Grand-Tronc ou le Pacifique-Canadien dont les comptes sont vérifiés à 3,000 milles d'ici par ceux qui ont placé leurs capitaux dans ces entreprises; il suffit de quelques heures pour constater les résultats de l'année d'exploitation, tandis qu'il nous faut des semaines pour en faire autant

dans le cas de l'Intercolonial. Pourquoi en est-il ainsi? C'est parce que les livres du Grand-Tronc et des autres compagnies de chemin de fer se tiennent d'une manière pratique, et qu'après avoir attribué à l'exploitation une partie des bénéfices, ces compagnies sont en mesure de constater de façon assez juste si l'exploitation se fait avec économie et avantage.

En peut-on dire autant de l'Intercolonial? On n'a jamais suivi de méthode pour distinguer entre les dépenses de premier établissement et les frais d'exploitation de ce chemin de fer. Les compagnies se moqueraient avec mépris du système maintenu par le Gouvernement, système qui tend à dissimuler les résultats réels de l'exploitation.

Comment peut-on s'attendre à ce que l'administration s'emploie à réduire le chiffre des dépenses quand le gérant n'a qu'à porter 25, 30 ou 40 p. 100 des dépenses comme frais d'établissement, pour accuser un résultat plus satisfaisant. C'est un pareil système que le ministère des Chemins de fer a favorisé et même recommandé. Quand le ministre désire accuser un excédent, rien ne lui est plus facile: il lui suffit d'inscrire comme dépenses de premier établissement 10 ou 12 p. 100 des frais d'exploitation.

L'exploitation des neuf derniers mois avait fait entrevoir le commencement d'une ère nouvelle. On voit que le conseil d'administration cherche à se bien rendre compte de ce qui se passe. Pour la première fois, nous avons vu les administrateurs inscrire au débit des recettes du réseau une certaine somme prélevée sur les recettes pour pourvoir au remplacement du matériel roulant qui s'use. J'aimerais que le ministre pût relever un fait semblable dans l'administration du passé. Les administrateurs n'ont guère eu le temps de faire voir ce dont ils sont capables, mais je suis persuadé qu'ils sauront améliorer la situation et que nous saurons au juste si l'Intercolonial fait des gains ou des pertes.

C'est une absurdité de la part des représentants des provinces de l'Est de reprocher à leurs collègues d'Ontario ou des autres provinces de nourrir des préjugés à l'endroit de l'Intercolonial. Nous ne songeons aucunement à déprécier ce chemin de fer non plus qu'à le représenter sous un faux jour; nous n'entendons pas qu'il doive ses recettes à l'injustice. Nous voulons qu'il soit exploité de façon honnête, mais nous tenons aussi à savoir la vérité, qu'il y ait profit ou perte; cela nous suffira. Que peut demander de plus la population de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick? Si l'exploitation de l'Intercolonial n'est pas rémunératrice, nous ne nous en plaindrons pas, mais il importe, croyons-nous, dans l'intérêt de l'honnêteté comme dans celui du pays, que nous sachions la vérité.

Comment s'attendre à ce que le personnel se soucie de faire tout ce qui dépend de lui pour faire réussir l'entreprise, quand il lui est indifférent que la compagnie fasse des gains ou des pertes et que les patrons sont bien aise que leurs employés représentent sous un faux jour l'exploitation du chemin de fer? Chaque fois qu'on se vante devant la Chambre d'avoir obtenu un prétendu excédent, on incite les employés à faire de faux exposés, car rien n'est plus facile au gérant, à l'ingénieur ou à tout autre employé d'un chemin de fer qui sait que sa réputation dépend de l'excédent qu'il pourra produire à la fin de l'année—rien ne lui est plus facile, dis-je, que d'obtenir un excédent, et il fera tout en son pouvoir pour n'y pas manquer, surtout s'il sait que sa comptabilité, qui est différente de celle de tous les autres chemins de fer d'Amérique, le met à l'abri de toute critique. On ne saurait prendre comme terme de comparaison l'employé qui est libre d'inscrire ce qu'il veut dans ses livres pour plaire à ses patrons—l'employé qui se sait à la merci de ses patrons. On ne saurait engager plus fortement les membres d'un nombreux personnel à mal faire qu'en les mettant dans la situation qu'ils occupent depuis des années.

Les employés de chemins de fer possèdent toute ma confiance; je suis en rapports avec eux depuis près de quarante ans, et je n'ai jamais rencontré d'hommes montrant plus de fidélité et de probité au service de leurs patrons. C'est à cela que tient leur réputation. Ils savent qu'en dehors du flafla de la politique, il y a de par le continent beaucoup de gens au fait de cette comptabilité, qui trouvent ridicules les rapports arrangés qui nous ont été soumis. Cela, ils le savent fort bien, et s'ils ont quelque ambition, le pire malheur qui leur puisse arriver, c'est de se trouver au service d'une administration dont la comptabilité diffère de celles des autres chemins de fer.

Je suis bien aise qu'on ait effectué cette réforme. Les comptes de ces derniers mois indiquent qu'on s'est amendé à cet égard. Je ne tiens pas à critiquer; d'ailleurs, il n'y a rien à redire à la mise à part d'une certaine somme qui représente le chiffre probable des frais d'exploitation, frais qui, je le répète, dépendent du volume du trafic. Je me plais à espérer que le ministre continuera d'avancer dans la bonne voie où il s'est engagé et soustraira l'Intercolonial à l'influence de la politique en en confiant de plus en plus l'administration aux professionnels,—si je puis dire,—qui ont consacré leur vie à ce genre d'affaires.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami conviendra avec moi, je n'en doute pas, qu'il est plus facile de traiter la question en se plaçant à son point de vue qu'en se plaçant au point de vue de celui à qui il incombe de faire ces choses. Il doit avoir entendu certaines personnes donner à croire, sans toutefois y mettre de malveil-

lance, que nous avons institué la commission dans le but de nous soustraire à certaines responsabilités. Tel n'est pas mon avis. J'ai voulu tout d'abord me débarrasser d'une infinité de détails administratifs que l'on me soumettait chaque jour, que je renvoyais au gérant et qui, assez souvent, m'étaient soumis de nouveau. J'ai voulu que ces détails auxquels je n'entendais absolument rien fussent réglés par des hommes compétents.

Quoi qu'il en soit, je sais gré à l'honorable député de ses bonnes paroles à l'égard de ce qui me paraît être une amélioration. Pour ce qui me concerne personnellement, ma tâche serait beaucoup plus agréable et plus facile, dans un sens, si l'on s'en tenait à l'ancien régime, s'il n'existait pas de commission. Mais puisque...

M. BLAIN: En quel sens?

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ose pas le dire, tant les "Débats" sont impitoyables. Je le dis en toute sincérité—et la Chambre en conviendra avec moi: la situation est difficile, le problème est épineux Mais, à tout prendre, la commission a accompli une œuvre utile.

Je ne tiens pas absolument à ce que l'Intercolonial paie de gros dividendes, et la ligne n'a pas été construite dans des conditions que nous permettent d'en attendre de forts bénéfices, mais nous voulons donner un bon service et maintenir la voie dans d'excellentes conditions. Je crois cependant qu'à l'heure qu'il est les recettes de l'Intercolonial devraient être suffisantes pour payer les dépenses. Ce chemin n'a pas de dividendes ni d'intérêts à payer et s'il arrive qu'une année se solde par un faible déficit, l'année suivante devrait accuser un excédent de recettes.

Quant à la question de comptabilité, il y a environ trois ans, le sous-ministre actuel a chargé un expert d'examiner tous les livres de l'Intercolonial et de réorganiser la comptabilité sur le même pied que la comptabilité d'une compagnie de chemin de fer ordinaire. Ce changement ne se fait pas du jour au lendemain; il faut toujours un certain temps pour imposer une réforme à des fonctionnaires qui ont été habitués, toute leur vie, à un système différent, mais présentement nos livres sont tenus selon la méthode acceptée par les grandes compagnies de chemin de fer d'Amérique. Nous établissons nos bilans sous les titres de: entretien de la voie, entretien de la construction, entretien du matériel, dépenses du trafic, dépenses du transport, absolument comme les rapports que font au département des Chemins de fer toutes les compagnies exploitant des voies ferrées au Canada.

Quant à la distinction à faire entre les dépenses imputables sur le capital, et celles imputables sur le revenu, nous avons acceptée la règle posée par la Inter-State Commerce Commission, et qu'il s'agisse d'un excédent ou d'un déficit, nos comptes sont tenus exactement comme ceux d'une compagnie de chemin de fer. Cette année nous n'avons imputé sur le capital que ce qu'une compagnie ordinaire y aurait imputé.

Depuis 1907, nous avons mis $25,000 par mois en réserve pour le renouvellement du matériel, à l'exclusion du renouvellement des rails. Cette année nous avons établi une réserve spéciale de $100,000 pour le renouvellement des rails, et quels que soient les rapports qui seront déposés sur le bureau de la Chambre, je suis convaincu qu'ils donneront une idée exacte de la situation et que l'on constatera que notre comptabilité est tenue comme celle de toute autre compagnie de chemin de fer.

M. BLAIN: Ces explications de l'honorable ministre m'ont fort intéressé. Quoiqu'on en puisse dire, elles indiquent certainement une innovation. Pendant de longues années nous avons entendu les prédécesseurs de mon hoorable ami affirmer que le favoritisme était absolument exclu de l'administration de l'Intercolonial. Après chacune de ces déclarations, nous avons vu des députés des Provinces maritimes se lever et déclarer à leur tour, que quelles que fussent les défectuosités de l'administration de l'Intercolonial, le favoritisme politique y était absolument étranger. Cependant les remarques de l'honorable ministre, les changements opérés et l'institution d'une commission chargée de gérer les affaires du chemin, sont de nature à faire supposer que les influences politiques se faisaient plus ou moins sentir autrefois.

Puisqu'on se plaît à féliciter le Gouvernement d'avoir accompli ce changement, je prendrai la liberté de signaler à l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer ce que disait ici même, ces jours derniers, un représentant des Provinces maritimes, qui est en même temps, un fervent partisan du Gouvernement:

> Je désirerais savoir s'il est dans l'intérêt du public que le commissaire s'arme d'un gros bâton et menace un journal de lui retirer les faveurs ministérielles, s'il ose critiquer l'administration du chemin, et ne se contente pas de menacer, mais mette ses menaces à exécution. Voilà comment on administre le chemin de fer du peuple, dans l'intérêt du peuple.

Ces plaintes ne sont pas formulées par un député de la province d'Ontario; elles ne sont pas dirigées contre l'ancien système, mais elles sont portées contre la nouvelle commission d'administration par l'honorable député de Hants (M. Black). Elles font voir que les ingérences politiques existent encore, que les commissaires s'érigent en autocrates, que si un journal de la ré-

gion ose critiquer l'administration du réseau les commissaires lui signifient qu'il ne recevra plus d'argent du Gouvernement, s'il ne cesse pas ses attaques.

Je ne partage pas entièrement la manière de voir de l'honorable député d'Hamilton (M. Barker). Je sais qu'il est très versé dans les questions de chemins de fer et que ses connaissances nous sont très utiles, mais à sa place j'hésiterais à féliciter cette nouvelle commission d'administration avant de l'avoir vue à l'œuvre.

M. BARKER: J'ai simplement dit que j'étais satisfait des améliorations accomplies, mais que je m'attends à beaucoup plus.

M. BLAIN: Le Gouvernement se vente d'avoir diminué le nombre des employés. La gauche prétendait qu'il y en avait beaucoup trop sur cette ligne et on lui répondait que, comparé aux autres chemins de fer du Canada, l'Intercolonial n'avait pas plus que le nombre nécessaire d'employés pour le service des voyageurs et du trafic. Un certain nombre d'employés ont été congédiés. Pourquoi les a-t-on ainsi congédiés, pendant qu'une grande activité commerciale régnait dans le pays? Cette action des commissaires est un aveu que nos critiques étaient fondées. Cette commission, nommée par le Gouvernement déclare qu'il y avait sur cette ligne un trop grand nombre d'employés, mis là, sans aucun doute, pour des raisons politiques. Aujourd'hui, la commission les congédie par centaines.

Un grand homme a dit que le peuple est un faisceau d'inconséquences et je crois que cette définition pourrait s'appliquer au département de mon honorable ami le ministre des Chemins de fer. Il n'y a pas grand'chose à dire sur son compte; nous l'attendons à l'œuvre. L'honorable député d'Hamilton est d'avis qu'il a assez bien débuté mais je ne suis pas aussi au courant que lui des exploits de l'honorable ministre.

Mais aujourd'hui le Gouvernement ne veut plus du tout, contrairement à ce qu'il disait être son intention, soustraire la gestion des affaires de l'Intercolonial à l'influence de la politique.

Je regrette d'avoir à constater que c'est un député ministériel qui, dans un langage, expressif vient d'affirmer que la gestion n'accuse aucune sorte d'amélioration. La commission suit l'exemple du Gouvernement: dès qu'un journal de l'Est se permet de critiquer son administration, on cesse de le favoriser jusqu'à ce qu'il se soit tu.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami se plaint de l'ingérence politique; il sera plus à l'aise quand il saura que c'est d'un journal libéral qu'il s'agit en ce moment.

M. BLAIN: Je rappelais au ministre les critiques d'un de ses partisans; il est peut-être en mesure de nous dire si ces critiques sont fondées ou non.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami prétend que suivant en cela l'exemple autrefois donné par le ministre, la commission s'inspire de considérations politiques.

M. BLAIN: C'est ce qu'a dit l'honorable député de Hants.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député de Hants n'a pas parlé d'ingérence politique, et il ne saurait y en avoir dans le cas actuel puisqu'il s'agit d'un journal libéral. A vrai dire, je crois qu'il est survenu une brouille ent re le conseil et certains journal de l'Est, car les administrateurs m'ont fait savoir—et j'ai lu certains articles publiés à ce sujet—que ce journal menait contre le conseil d'administration de l'Intercolonial une campagne déloyale, fondée sur le mensonge. A titre de simple particulier, je ne donnerais pas ma pratique à mon meilleur ami s'il disait de moi le contraire de la vérité. Si le conseil s'était inspiré de considérations politiques, je lui aurais dit de changer d'attitude et de continuer à faire des impressions par ce journal libéral. Mais, autant que possible, j'évite de me trouver mêlé dans ces sortes d'affaires. J'espère que mon honorable ami me comprendra.

M. BLAIN: Certes, ce n'est pas un journal conservateur qui a pu formuler ces critiques, puisque, le ministre le sait bien, le Gouvernement ne donne pas sa pratique à la presse conservatrice.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député fait encore erreur, et cela parce qu'il n'est pas au fait de ce qui se passe. Il arrive assez souvent que de bons libéraux nous reprochent de publier des annonces dans les journaux conservateurs; et ce reproche est fondé. Ainsi, nous en faisons insérer dans le "Herald" d'Halifax,—le chef de l'opposition est là pour le dire; nous en publions aussi dans la "Gazette" de Montréal, dans le "Chronicle" de Québec, et je pourrais nommer nombre d'autres organes conservateurs dans lesquels nous trouvons avantage à faire de la publicité.

Mon honorable ami a parlé de destitution. Le fait est que le trafic de tous les chemins de fer accusait une diminution considérable; les différentes compagnies de chemin de fer avaient congédié de leurs employés par douzaines, par centaines et même par milliers. A tort ou à raison, j'avais gardé les nôtres. Quand les administrateurs prirent la direction du réseau de l'Etat, ils se dirent que le personnel était trop nombreux et firent ce qu'une compagnie aurait fait un an plus tôt. Je

me plais à espérer que le trafic de l'Intercolonial va reprendre assez d'activité pour que nous soyons obligés de redonner de l'emploi à une partie de ceux que nous avons congédiés.

M. ARMSTRONG: Est-ce à dire que le ministre laisse le conseil absolument libre de faire la publicité dans les journaux qu'il lui plaît?

L'hon. M. GRAHAM: En ce qui concerne l'Intercolonial, oui.

M. HAGGART (Winnipeg): Il se mêle naturellement un peu de politique à la gestion des affaires de ce chemin de fer. Comme il y a maintenant deux ans que l'élection générale a eu lieu, le ministre conviendra sans doute avec moi que le département pourrait user d'un peu plus d'économie à l'égard de ces $250,000.

L'hon. M. GRAHAM: A vrai dire, ces $250,000 ne sont pas en discussion. Nous avons réduit les dépenses; cette année, elles ne se chiffreront pas à $9,000,000. L'an dernier, nous nous sommes fait ouvrir un crédit de $9,250,000 afin d'avoir la certitude de pouvoir parer à toute éventualité. Aujourd'hui, je ne demande pas l'ouverture d'un crédit aussi considérable, parce que l'expérience acquise au cours de l'année dernière prouve que nous n'en aurons pas besoin.

M. CROSBY: Quel est le nombre des voitures à voyageurs, des fourgons à marchandises et des locomotives que le besoin de réparations rend actuellement impropres à l'exploitation? Je ne sais si le ministre pourra répondre dès ce soir à une autre question que je veux lui poser; s'il ne le peut pas, j'aimerais qu'il y répondît en quelque autre circonstance.

Je voudrais savoir combien d'hommes sont payés $1.25 et combien recevaient $2 par jour sur l'Intercolonial en 1907-1908, et aussi le nombre de ceux qui touchent ce salaire présentement. Je voudrais connaître aussi le nombre d'hommes qui étaient payés $2 et plus en 1907-1908 et celui de cette année.

L'hon. M. GRAHAM: Il serait impossible d'obtenir les détails que mon honorable ami demande, car cela prendrait des semaines et des semaines. Pour les emplois plus élevés dans nos bureaux, nous payons nos commis beaucoup moins cher que les compagnies de chemins de fer paient les leurs. On a dit très souvent que nous payions des traitements élevés à certaines personnes, et que nous prenions ces sommes sur les plus petits salariés. Les ouvriers ordinaires sur le chemin de fer intercolonial sont payés tout autant, en moyenne que les ouvriers sur aucun autre chemin de fer, et même plus cher, tandis que les fonctionnaires remplissant des emplois dans des bureaux, sont payés moins cher que ceux dans les emplois semblables, sur les autres chemins du Canada. La retraite de M. Butler comme sous-ministre du département des Chemins de fer a donné la preuve que nous ne payons pas nos employés supérieurs suffisamment, et que nous n'avons pas un assez grand nombre de ces employés. Telles sont les critiques que font les hommes de profession au sujet du chemin de fer intercolonial. Avant mon arrivée au ministère des Chemins de fer mon prédécesseur avait demandé l'avis d'un spécialiste, et c'est l'opinion qu'il a exprimée. On a dit que nous avions peut-être un trop grand nombre d'employés dans des emplois inférieurs et pas assez dans les emplois supérieurs, et que bien que nous payions de bons traitements aux fonctionnaires ordinaires, nous ne payions pas suffisamment aux fonctionnaires supérieurs pour les conserver à notre service et en obtenir tout ce que nous devrions. Au sujet du nombre de wagons, il y a environ 400 wagons à marchandise attendant les réparations, et il en sort un plus grand nombre que jamais de nos ateliers de réparation tous les jours. Cinq ou dix pour cent des locomotives attendent des réparations, mais cette proportion est beaucoup moins élevée que celle de la moyenne en Canada. Je ne crois pas qu'il y ait d'autres wagons à voyageurs à part ceux qui sont en réparation passagère dans les ateliers.

M. CROSBY: L'année dernière, une commission nommée par le Gouvernement ou par la Chambre dans le but de s'enquérir si les commis à l'emploi du chemin de fer intercolonial étaient suffisamment payés ou non, a fait, je crois, un rapport à cette Chambre.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'était pas une commission, mais un conseil de conciliation nommé par les employés eux-mêmes et par l'administration de l'Intercolonial. La Chambre n'avait rien à y voir.

M. CROSBY: Cela ne fait pas de différence. Ce conseil a recherché si les employés de l'Intercolonial recevaient le même salaire à peu près que les employés d'autres chemins de fer au Canada. Ce conseil a fait un rapport montrant que ces employés étaient payés 15 ou 20 p. 100 de moins.

L'hon. M. GRAHAM: Le rapport ne disait pas cela.

M. CROSBY: Que disait-il?

L'hon. M. GRAHAM: Le rapport disait que nous devrions diminuer le nombre de commis et que cette diminution aiderait à payer au reste du personnel les salaires

proposés par la commission. Le rapport demandait de faire un classement à peu près semblable à celui du service civil. Ce rapport montrait de grands écarts. Quelques commis étaient payés trop peu et d'autres trop cher, ou plus que leur travail ne méritait. Nous avons essayer de classer ces commis, non pas en diminuant le traitement que chacun recevait alors, mais si un employé qui reçoit aujourd'hui $1,000 pour un travail qui d'après le nouveau classement ne vaut que $750, cet employé conserve son traitement actuel, mais lorsqu'il s'en va son successeur ne reçoit que $750.

M. CROSBY: C'est très bien jusque là, mais je me rappelle que dans la discussion de cette question l'année dernière, le ministre a donné une réponse différente de celle qu'il donne ce soir. Quelques jours plus tard, lorsque le ministre a prononcé son exposé sur les chemins de fer de l'Etat, il a voulu convaincre la Chambre que l'exploitation de l'Intercolonial coûtait moins cher par mille que celle de tout autre chemin de fer au Canada. Cette commission a été chargée ensuite de s'enquérir si les employés étaient trop ou pas assez payés, et elle a fait un rapport disant qu'il y avait trop d'employés, question qui n'était pas de sa compétence, parce qu'elle n'avait pas été chargée de s'en enquérir. J'ai essayé d'appuyer le ministre en cette circonstance parce que cette commission ne lui rendait pas justice. Si l'on emploie sur l'Intercolonial plus d'hommes qu'il est nécessaire, ce n'est pas juste pour lui. Mais le ministre est venu prouver hors de tout doute, qu'il n'y avait pas trop d'employés. Je n'avais aucune raison de mettre en doute les chiffres qu'il a présentés pour montrer que tel était l'état réel des choses. Dans ce cas-là, et l'administration de l'Intercolonial avant renvoyé le nombre d'hommes qu'on nous dit avoir été renvoyés, ce chemin n'en doit pas avoir suffisamment aujourd'hui.

Je n'ai pas eu le plaisir d'entendre le discours de l'honorable ministre des Chemins de fer pendant cette session et je n'ai pas eu non plus l'occasion de le lire, bien que j'espère pouvoir le faire. Mais je voudrais demander au ministre qu'il nous dise quelle est la différence dans le nombre d'ouvriers employés sur le chemin de fer intercolonial entre les exercices 1910-1911, 1907-1908 ou 1909-1910 comparé avec celui de 1908-1909. Je suis certain que le ministre pourra me donner ce renseignement. J'aimerais aussi qu'il nous donne des renseignements concernant le nombre des fonctionnaires supérieurs.

Il nous a dit, je crois, que les fonctionnaires techniques, au service de l'Intercolonial étaient payés moins cher que ceux au service des autres chemins de fer; tandis que les ouvriers étaient payés aussi cher que ceux d'autres chemins de fer; il n'y a aucun doute que l'Intercolonial a à son service des employés qui ne devraient pas y être du tout, mais, si tel est le cas, c'est la faute de l'administration. Parlant particulièrement des ouvriers employés dans ma propre ville, y compris ceux qui travaillent aux installations terminales, je ne crois pas qu'ils soient payés plus cher que ceux qui sont dans d'autres emplois dans cette ville. Au sujet de ce que le ministre nous a dit relativement à son sous-ministre, qui a été appelé à remplir une charge très élevée, à un salaire qui est, je crois, trois fois celui qu'il recevait ici, je veux lui dire qu'il n'y a pas beaucoup de Butler au Canada.

L'hon. M. GRAHAM: Il n'y a que les familles à l'aise qui peuvent s'en payer.

M. CROSBY: Le ministre a toutes mes sympathies dans la perte de son sous-ministre, mais nous sommes tous heureux que ce fonctionnaire ait été appelé à remplir un emploi aussi important. Si le ministre veut conserver ses bons fonctionnaires, tout ce qu'il a à faire, c'est d'augmenter leurs traitements Traitez bien ceux qui sont capables, et ne permettez par qu'ils souffrent par la faute de ceux qui ne le sont pas. Je suppose que le ministre me fournira le renseignement concernant le nombre d'ouvriers employés sur le réseau.

L'hon. M. GRAHAM: J'essaierai de le fournir demain.

M. CROSBY: Le ministre nous a dit, si je ne me trompe pas, qu'il y avait environ quatre cents wagons à marchandises de toutes sortes inoccupés. Il nous a dit aussi qu'il y en avait entre cinq et dix p. 100 en réparation. Cela n'est pas très défini.

L'hon. M. GRAHAM: Naturellement, le changement des anciennes usines en nouvelles a causé quelques retards. Mais vu les facilités que donnent maintenant les nouvelles usines, nous pouvons faire beaucoup plus de réparations qu'auparavant et nous reprenons rapidement le temps perdu. Je ne réclame pas de mérites pour cela; cela est dû aux nouvelles usines dont les plans ont été préparés et virtuellement exécutés par mon prédécesseur.

Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, $400,000.

M. BLAIN: Le ministre a-t-il quelques explications à nous donner.

L'hon. M. GRAHAM: Je les ai données au long l'autre jour. L'île du Prince-Edouard est l'un des plus beaux endroits du Canada, mais au point de vue des voies ferrées, c'est un endroit isolé. Le réseau de l'île est à voie étroite et a environ 260 milles de long. Il est impossible d'y donner un bon

service et de joindre les deux bouts, encore moins de faire des profits. Les habitants de l'île du Prince-Edouard se sont toujours plaints, et leurs plaintes ne sont pas sans raison, qu'ils n'ont pas le service qu'ils devraient avoir. Ils n'ont certainement pas le service qui est donné sur l'Intercolonial. C'est au Parlement de s'enquérir de la chose d'une façon favorable. Il ne faut pas oublier que nous sommes obligés tous les ans de prendre une certaine somme dans le trésor pour maintenir le service du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, car le trafic de ce réseau ne suffit pas à le tenir sur une base financière avantageuse. Mais l'île du Prince-Edouard fait partie du Canada; sa population est entrée dans la Confédération en espérant recevoir de grands avantages, et, pour ma part, je suis entièrement d'avis que nous devrions donner sur ce chemin de fer un meilleur service que nous ne donnons maintenant, quand bien même nous saurions augmenter la somme qu'il faudra prendre dans le trésor.

M. BLAIN: A quel chiffre s'élève cette somme aujourd'hui?

L'hon. M. GRAHAM: L'année dernière nous avons pris $90,000; cette année, le chiffre sera d'environ $70,000. Nous ne devons pas oublier que si nous voulons donner à l'île du Prince-Edouard le service qu'elle devrait avoir, le même service que nous avons nous-mêmes et que nous nous plaindrions beaucoup de ne pas avoir, cela coûtera environ $100,000. Je suis très favorable à l'idée que nous devrions donner à l'île du Prince-Edouard un bon service.

Chemins de fer et Canaux.—Crédits imputables sur le capital.—Canaux, canal de Lachine. —Mur vertical en béton, $165,000.

L'hon. M. GRAHAM: Ce crédit est pour la construction d'un mur vertical en béton sur le côté sud du canal Lachine. Les murs en pente construits il y a deux ans pendant les deux dernières années ont été construits seulement jusqu'à la ligne du niveau de l'eau. La partie au-dessus de l'eau doit être verticale afin d'augmenter la largeur de la berge du canal de huit à douze pieds. Il faudra construire aussi une autre section du mur vertical depuis le sommet du roc entre le pont du chemin de fer Pacifique-Canadien jusqu'à l'écluse, où le mur en pierre sèche tombe. Ce mur est semblable à celui du côté nord sur la même section. Ce crédit est nouveau. Les détails de cette dépense comprennent $22,000 pour le béton sous l'eau; $80,000 pour le mur vertical et environ $30,000 pour le ciment. Pour tous ces travaux, les achats seront faits par adjudication sur soumissions.

Canal Lachine, pour parachever le quai et les bassins, $135,000.

L'hon. M. GRAHAM: Les soumissionnaires dans ce cas ont été Goerge Goodwin, la compagnie Canadian General Development, la maison Downey et O'Brien et Michael Connelly. L'entreprise a été adjugée au soumissionnaire pour le chiffre le moins élevé.

M. CROSBY: Je prie le ministre (M. Graham) d'observer que lorsqu'il est question de crédit pour les canaux, les représentants de l'Est se montrent toujours disposés à voter les fonds nécessaires. Ils demandent simplement que l'argent soit convenablement dépensé. Les députés des Provinces maritimes favorisent toute mesure tendant au développement des voies de communication dans le Dominion. Je suis donc heureux de constater qu'ils n'entravent aucunement l'adoption de ces crédits.

M. BLAIN: Des soumissions ont-elles été demandées dans tous les cas mentionnés par le ministre?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

M. BLAIN: Par le moyen d'avis publiés dans les journaux?

L'hon. M. GRAHAM: Oui. Naguère, nous adressions des circulaires aux fabricants de ciment; mais aujourd'hui, nous avons recours à la publicité dans les journaux pour nos achats de ciment.

M. BLAIN: Je n'entends pas faire un examen trop minutieux de la question, mais encore faudrait-il savoir à quoi nous en tenir sur la ligne de conduite du département. La règle est-elle de publier les avis dans les journaux ayant le plus fort tirage, indépendamment de leur couleur politique? Sinon, quelle est la ligne de conduite du département à cet égard?

L'hon. M. GRAHAM: Tant que les hommes seront hommes, l'humanité, sans doute, sera en évidence dans ces sortes de choses. La ligne de conduite de mon département en ce qui regarde les travaux importants comme ceux sur le pont de Québec, est de lancer des avis dans tous les journaux spéciaux et de génie civil qui sont lus plus particulièrement par ceux en mesure d'entreprendre de ces travaux. Quant aux ouvrages ordinaires, nous nous contentons de publier des avis dans les principales feuilles, et je n'hésite pas à reconnaître que ce sont pour la plupart des feuilles libérales.

M. BLAIN: Par exemple, en parcourant la liste des journaux de Toronto, je vois que dans un cas il a été payé $228.60 au "Globe", de Toronto, et une somme égale au "Star", de Toronto; mais je ne vois pas qu'il ait été publié d'avis de cette sorte dans aucune autre des principales feuilles de Toronto.

L'hon. M. GRAHAM: Quant à ce qui fait le fonds des remarques de l'honorable député, je répondrai que les personnes en

mesure de savoir ce qui en est, reconnaissent au "Globe", de Toronto le tirage le plus fort de tous les journaux de cette ville, tant dans la ville même qu'au dehors. On affirme également que le "Star" a le plus fort tirage de tous les journaux du soir. Ainsi donc, sans tenir compte de leurs attaches politiques, nous aurions intérêt à publier nos avis dans ces deux feuilles.

M. BLAIN: En nous guidant d'après la règle posée par l'honorable ministre qui est de choisir les journaux ayant le plus fort tirage...

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. BLAIN: On ne saurait tirer d'autre conclusion de la déclaration du ministre, que le "Globe" a le plus fort tirage d'entre les journaux de Toronto, et le "Star" le plus fort tirage d'entre les journaux du soir de cette même ville. Après ce qu'il vient de dire, je lui ferai observer que, lorsqu'il s'agit de publicité dans la ville de London, dans l'ouest d'Ontario, ce n'est pas le journal au tirage le plus fort qu'il choisit de préférence; car le "Free Press", de London, reconnu comme étant le principal journal de cette partie du pays, ne contient jamais d'avis du Gouvernement. Ainsi donc, la ligne de conduite tracée par l'honorable ministre est suivie dans la ville de Toronto, mais n'est pas suivie dans l'Ouest de la province. Ce n'est pas que je veuille m'en plaindre particulièrement; seulement j'aimerais savoir exactement à quoi m'en tenir sur la manière de procéder de l'honorable ministre. A l'entendre, il n'y aurait pas de règle fixe à cet égard; nous pouvons donc nous attendre qu'à l'avenir les avis ne seront publiés que dans les journaux qui appuient l'honorable ministre et le ministère dont il fait partie, et que la "liste de patronage" dont nous avons tellement entendu parler récemment, n'est pas prête de disparaître, mais va continuer de jouer un rôle important, même au département des Chemins de fer et des Canaux.

L'hon. M. GRAHAM: Il se peut que je manque de diplomatie, mais l'hypocrisie n'est pas mon défaut. Tant que j'ai sous la main un ami qui fait mieux mon affaire, je penche un peu plus de son côté, et il me paraît assez probable que l'honorable député suivrait mon exemple.

M. CROSBY: Je suis heureux d'apprendre que telle est la règle de conduite adoptée par le ministre, car cela veut dire qu'il va publier tous ses avis dans le "Herald" d'Halifax, et l'"Evening Mail" les deux journaux qui ont le tirage le plus fort dans la région à l'est de Montréal, sinon dans tout le Dominion. Ce sont, d'autre part, des journaux parfaitement indépendants. Personne ne saurait avoir leur appui s'il n'est digne de la confiance du peuple. Maintenant que ces journaux dont l'indépendance est assurée et le tirage attesté sous serment ont été signalés à l'attention du ministre, j'espère que celui-ci recourra à eux comme organes de publicité toutes les fois que le besoin s'en fera sentir.

M. R. L. BORDEN: A combien va s'élever cette dépense tout compris?

L'hon. M. GRAHAM: A la somme de $241,319.50.

M. R. L. BORDEN: Et à combien s'élèvera-t-elle pour l'autre item?

L'hon. M. GRAHAM: Nous nous attendons à ce que ce crédit suffira pour solder toute la dépense, mais nous n'avons pas encore adjugé l'entreprise.

Canal de Soulanges, achat de meules à aiguiser, etc., $850.

M. BARKER: Comment sont effectués les achats de cette nature?

L'hon. M. GRAHAM: Tous par voie de soumission. J'ai une liste de 300 des principaux fabricants de machines, sans distinction de parti politique, et je les invite tous à soumissionner. C'est moins coûteux que les annonces dans les journaux.

M. BARKER: Ce dont nous avions à nous plaindre, c'est que le Gouvernement recourt à des intermédiaires.

L'hon. M. GRAHAM: Nous n'achetons pas d'outils d'intermédiaires, à moins qu'ils ne soient les agents reconnus des diverses compagnies. Toujours nous cherchons à traiter directement avec le manufacturier. Même, dans certains cas, j'ai averti le fabricant qu'il lui faudrait soumissionner directement.

M. BARKER: Je crois le ministre sincère dans ce qu'il vient de dire; mais dans le cas de Merwin, j'ai constaté que le fabricant était disposé à vendre et livrer la marchandise au prix qu'il faisait à l'intermédiaire, mais le Gouvernement a préféré négocier par le moyen d'un intermédiaire et lui payer un supplément de 87 p. 100.

L'hon. M. GRAHAM: Il ne se passe rien de tel dans mon département.

Canal de Soulanges, réparation des fuites, redressement des talus, etc, $100,000.

L'hon. M. GRAHAM: L'année dernière, nous avons demandé $160,000, et nous n'en avons dépensé que $60,000. Le canal de Soulanges a été creusé dans un terrain très peu tenace, très mobile, et nous cherchons à renforcer les bords afin d'éviter, s'il est possible, les ennuis que nous avons eus au sujet du canal de Cornwall. Le travail que nous avons exécuté, a été très utile, les bords étant secs aujourd'hui là où ils

étaient naguère humides et spongieux. Nous sommes à compléter ce travail qu'il est nécessaire d'exécuter dans l'intérêt de la navigation.

M. CROSBY: Ce crédit va-t-il être suffisant pour permettre d'achever les travaux?

L'hon. M. GRAHAM: Il sera suffisant pour l'exécution de ce travail et va faire disparaître certaines causes de danger. Il nous faut prendre la responsabilité de l'entretien de ces travaux, en vue d'empêcher tout accident de cette sorte de se produire de nouveau.

Travaux du creusement du canal du Sault-Sainte-Marie, $70,000.

L'hon. M. GRAHAM: Ces travaux sont donnés à l'entreprise. Il s'agit d'approfondir et d'élargir le chenal à l'entrée supérieure. L'entreprise a été adjugée à C. S. Boone, de Toronto, qui avait fait la soumission pour le chiffre le moins élevé. Le marché est en date du 12 mars 1907; la valeur des travaux exécutés jusqu'au mois d'octobre dernier est de $200,380. Nous espérons que ce crédit de $70,000 va permettre d'achever les travaux.

Creusement du canal de la Trent, $1,750,000.

L'hon. M. GRAHAM: L'année dernière, on nous a voté un million. Cette année nous comptons adjuger l'entreprise du creusement de deux nouveaux tronçons, ce qui reliera le lac Simcoe au lac Ontario. Nous espérons que tous ces travaux seront donnés à l'entreprise cette année. La visite que j'ai faite de divers canaux en Europe m'a convaincu de l'utilité réelle du canal de la Trent pour le Dominion. Une force hydraulique considérable va se trouver susceptible d'utilisation sur son parcours, et les digues que nous allons construire vont augmenter le volume de cette force hydraulique. Nous avons conclu des arrangements avec les propriétaires de terrains en bordure, partout où la chose a été possible, et nous comptons rendre ainsi utilisable une force d'à peu près 60,000 chevaux dans cette province. Il y a quelque deux ans, de crainte qu'on n'exigeât des droits trop élevés, j'ai fait modifier la loi de la commission des chemins de fer et soumis à la réglementation de cette commission les droits à payer aux propriétaires de ces terrains.

M. HAGGART (Winnipeg): Combien restera-t-il à faire une fois ces entreprises menées à bonne fin?

L'hon. M. GRAHAM: De Simcoe à la baie Georgienne, il y a deux itinéraires, l'un par la baie de Nottawasaga, et l'autre par la rivière Severn. Je m'attends à recevoir une délégation sur le sujet de ces deux itinéraires d'ici à quelques jours. Les uns voudraient que le canal passât par la Nottawasaga, et les autres voudraient qu'il passât par Orillia et la rivière Severn.

M. A. HAGGART: Ce canal ne sera pas utilisable par les navires circulant sur les Grands lacs?

L'hon. M. GRAHAM: Non, il pourra recevoir au plus des barges tirant huit ou neuf pieds d'eau. Je m'attends à ce que le trafic qui se fait par ces barges se développe sensiblement. Le creusement de ce canal va faire de cette partie de l'Ontario un véritable paradis canadien pour les touristes.

M. ARMSTRONG: Combien comprendra-t-il d'écluses? Et à combien évalue-t-on la dépense?

L'hon. M. GRAHAM: L'ingénieur n'a pas encore terminé son rapport quant aux deux itinéraires, celui par la Severn et celui par la Nottawasaga. L'honorable représentant de Simcoe (M. Currie), a parcouru partie de ce rapport dans mon bureau, j'ignore s'il en a été satisfait ou non. L'honorable représentant de Muskoka (M. Wright) l'a examiné de même. On va mettre la dernière main au rapport, et l'honorable député y trouvera des indications complètes sur tout ce qu'il demande.

M. HAGGART (Winnipeg): Le canal de Newmarket, j'en suis sûr, ne sera pas perdu de vue.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable représentant d'York (M. Wallace) va s'en occuper.

M. WALLACE: Combien l'honorable ministre demande-t-il à la Chambre de lui voter pour le canal de Newmarket?

L'hon. M. GRAHAM: L'année dernière, nous avons peu dépensé pour cet objet. Je fis appeler l'ingénieur en chef du département, M. Grant, un homme de grand mérite, et nous discutâmes à fond le canal Newmarket. Il me donna sa parole d'ingénieur que je pourrai assurer à la Chambre qu'il y aurait de l'eau en abondance dans ce canal.

M. WALLACE: Il n'y en a pas en ce moment.

L'hon. M. GRAHAM: Il y en a, puisqu'on y patine. Je vous donne ici l'opinion de mon ingénieur. Cette année, nous avons l'intention de dépenser $150,000 sur cette partie désignée sous le nom de canal de la rivière Holland. Naturellement, c'est la partie qui se trouve dans le voisinage de Newmarket. A l'est de celle-là, se trouve une autre section appelée rivière Holland, n° 2, qui a besoin d'être draguée, mais nous n'y avons encore fait aucuns travaux.

M. WALLACE: L'année dernière, vous avez dépensé environ $192,000.

L'hon. M. GRAHAM: $57,000, je crois.

M. WALLACE: Vous deviez dépenser autant que l'année précédente.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne l'ai pas fait.

M. WALLACE: L'année précédente la plus grande partie de l'argent fut dépensé en août, septembre et octobre, 1908. C'est pour cela que j'ai cru que la principale raison de ces travaux était une raison politique. Le ministre a-t-il réellement l'intention d'achever ce canal, et croit-il qu'il sera de quelque utilité?

L'hon. M. GRAHAM: J'entends certainement l'achever.

M. WALLACE: Et vous trouverez de l'eau?

L'hon. M. GRAHAM: Je n'en ai pas le moindre doute.

M. WALLACE: Où espérez-vous en trouver?

L'hon. M. GRAHAM: Je vous donne l'opinion de M. Grant. L'année dernière, j'ai vu, en Allemagne, un canal qui appartenait à un conseil de comté. Ce canal avait 26 milles de long, et l'eau provenait uniquement de l'égouttement naturel du pays. La même année, dans la même contrée,j'ai vu un canal de 29 milles de long dont l'approvisionnement d'eau provenait exclusivement de la même source. Il était contigu à une rivière, mais le monopole des eaux de cette rivière appartenant à une compagnie rivale; le conseil du comté n'en pouvait détourner la moindre partie. On avait pris des mesures pour pouvoir, dans le cas où l'eau serait trop basse, la ramener dans le canal au moyen de pompes, et l'employer de nouveau. Il existe un système d'écluses doubles au moyen desquelles lorsqu'un bateau traverse dans une direction, la même eau permet de faire passer un autre bateau dans la direction opposée. Ce système de pompes n'a jamais été employé, et l'égouttement du pays fournit toute l'eau nécessaire. C'est une des plus belles localités que l'on puisse trouver en Allemagne, très à la mode et très fréquentée en été. M. Grant déclare qu'au moyen de deux chaussées et de réservoirs, on peut se procurer de l'eau en abondance; et, après avoir discuté ce point avec lui, je suis absolument convaincu qu'il y aura un approvisionnement d'eau suffisant pour le canal Newmarket.

M. WALLACE: Quelle est l'évaluation du coût du canal, y compris l'eau? L'année dernière vous nous avez dit qu'elle était de $982,000, l'eau non comprise.

L'hon. M. GRAHAM: Différant en ceci de mon honorable ami, lorsque je donne l'évaluation d'un canal, j'y inclus toujours l'eau. Dans mon opinion, le coût approximatif sera de $1,000,000 au moins.

M. WALLACE: Quand pensez-vous avoir achevé ce canal?

L'hon. M. GRAHAM: Si mon honorable ami est pressé, je puis bien y dépenser plus d'argent.

M. WALLACE: Je suis d'avis que vous ne devriez pas en dépenser du tout.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai décidé que l'on ne construirait plus aucun embranchement avant que la partie principale ne soit achevée. Lorsque les entreprises adjugées seront exécutées, j'entends pousser vigoureusement ce projet et l'achever. Cette année, j'ai l'intention d'y dépenser $150,000.

M. R. L. BORDEN: Le Gouvernement a-t-il pris une décision concernant le meilleur moyen d'assurer au canal Newmarket une quantité d'eau suffisante?

M. GORDON (Nipissing): Je comprendrais la nécessité de creuser un canal qu'il faudrait remplir et vider au moyen de pompes, si l'on était certain qu'il y eût un trafic quelconque. Je connais les lieux, et je sais qu'il s'y trouve peu d'eau que l'on puisse amener dans ce canal. Je demande instamment au ministre de ne plus rien dépenser pour des travaux inutiles comme ceux-là. Je m'adresse à lui, comme un homme d'affaires traitant une question d'affaires, malgré même le rapport de l'ingénieur en chef. Si le ministre, après avoir visité les lieux lui-même, nous assurait qu'il croit à la possibilité de fournir à ce canal une quantité d'eau suffisante, et que, le canal terminé, il s'y fera quelque trafic, je consentirais à ce qu'on y dépensât de l'argent. On ne devrait pas continuer les travaux de ce canal, car il y a dans le pays bien des travaux nécessaires que l'on tient en suspens. Je suis convaincu que le ministre sent qu'on ne devrait pas continuer, mais quelque chose l'oblige à faire cette dépense. S'il était absolument laissé à lui-même, je suis certain qu'il ne la ferait pas.

L'hon. M. EMMERSON: Si l'honorable député eût été à Ottawa, il y a quelques années, et s'il eût eu comme moi le privilège d'entendre une nombreuse délégation de ces parages, guidée par M. Lennox, député à l'assemblée législative d'Ontario, je suis certain que sa foi dans le canal Newmarket en aurait été affermie, et qu'il eût été absolument convaincu que ces travaux étaient autant dans l'intérêt du Canada que dans celui de cette région; qu'il y aura de l'eau en abondance, que le trafic n'attend que cette voie pour se développer; et que, si le Parlement ne s'était point rendu à la très raisonnable requête de ces messieurs, le Parlement eût manqué gravement aux citoyens de cette section et à tous les ci-

toyens d'Ontario en général. Je fus frappé de la chaleur de la requête et de l'exposition de ce projet.

M. ARMSTRONG: Le ministre n'a-t-il ordonné aucune enquête?

L'hon. M. EMMERSON: Il y a eu des investigations très complètes.

M. ARMSTRONG: A quel chiffre évaluait-on le trafic possible par ce canal?

L'hon. M. EMMERSON: Je ne saurais le dire maintenant, mais il y a plusieurs années de cela, et je parle de l'opinion qui m'en est restée. On disait que la ville de Toronto profiterait de ce trafic tout aussi bien que le pays traversé par ce canal.

M. ARMSTRONG: Quelle sorte de marchandises s'attendait-on à y voir transporter.

L'hon. M. GRAHAM: En grande partie du bois de construction et des matériaux descendant de Haliburton comme centre par le lac Simcoe, l'écluse Kirkfield, se dirigeant vers Aurora et transportés de là à Toronto. On assurait que les intérêts mamanufacturiers de Toronto bénéficieraient grandement; que cela rendrait possible l'exploitation des ressources que l'on trouve autour de ces lacs intérieurs, et que les populations de cette région en retireraient des avantages dont la prive aujourd'hui l'absence de voies de transport.

M. GORDON: Avez-vous jamais examiné le canal d'alimentation que doit suivre l'eau de la section Newmarket?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne l'ai jamais vue personnellement.

M. WALLACE: Le ministre se rappelle-t-il quelle somme cette délégation demandait au Gouvernement?

L'hon. M. EMMERSON: Je ne saurais le dire de mémoire.

M. WALLACE: Cette députation ne demandait point au Gouvernement d'ouvrir un canal du lac Simcoe à Newmarket, mais elle sollicitait une allocation raisonnable pour creuser la rivière Holland, du lac Simcoe à Holland-Landing. Autrefois, les bateaux se rendaient du lac Simcoe à Holland-Landing. La principale raison avancée par le premier ministre et par le ministre de la Justice pour justifier l'ouverture de ce canal, c'est qu'une députation d'York-nord, dont faisaient partie trois ou quatre conservateurs, était venue solliciter cette mesure. Eh bien, si cette circonstance semble au Gouvernement une raison suffisante pour dépenser $1,000,000 sur ce canal, je ne puis être de cette opinion. La députation demandait une dépense importante, et le premier ministre nous dit que M. Lennox, qu'il supposait être un député provincial, faisait partie de cette députation, il se croyait excusable de dépenser un million de dollars. Mais je me permettrai de rappeler au comité que la députation ne demandait rien de semblable; elle ne demandait qu'environ $100,000, juste assez pour creuser le canal. Ce fut sir William Mulock qui amena cette députation, il invita quelques-uns de ses amis à se rendre à Ottawa. On trouvera toujours autant de gens que l'on voudra tout prêts à se rendre ici dans de telles conditions.

M. BLAIN: Il s'agissait de son propre comté.

M. WALLACE: Sir William Mulock était alors le député d'York-nord, et il invita cette députation à venir ici. C'était une petite excursion dans le but de visiter la capitale. Mais c'est la raison qu'a invoquée le Gouvernement pour dépenser là un million de dollars. C'est là le chiffre que vient de nous donner le ministre, mais je ne doute point que l'on ne dépense plus de deux millions, avant que les travaux soient terminés. Avant cette époque, à part les frais d'arpentage, si l'on s'en rapporte aux chiffres fournis par le ministre des Chemins de fer, on n'avait pas dépensé un seul dollar pour ce canal. Je ne crois pas qu'il soit juste d'essayer de faire croire au pays que M. Lennox, parce qu'il se trouvait être le député conservateur de cette circonscription, serait venu demander au Gouvernement de dépenser un million de dollars dans une entreprise aussi inutile que celle-là. L'ex-ministre des Chemins de fer dit qu'il ne se rappelle pas le chiffre de l'allocation demandée. Tout ce que l'on demandait, c'était une petite somme d'argent qui n'est pas devenu un million, mais qui atteindra probablement deux millions avant que l'entreprise soit achevée.

L'hon. M. EMMERSON: Il se trouve que j'étais ministre des Chemins de fer à cette époque. Je ne saurais juger des motifs qui faisaient agir ces messieurs, mais je me souviens que le chef de cette députation était M. Lennox. Je supposai qu'ils venaient en hommes d'affaires et non en politiciens, et je ne les traitai point en politiciens, mais bien comme les représentants de cette région, venant auprès du Gouvernement dans le but de lui démontrer la nécessité de ces travaux. Je me souviens qu'ils appuyèrent sur le fait—ils le considéraient comme un fait certain—qu'il serait bien facile de creuser la rivière Holland jusqu'à Holland-Landing, ce qui, disaient-ils, était l'ancienne voie pour se rendre à la baie Georgienne, et ils ne demandaient qu'une somme relativement peu élevée pour exécuter ces travaux.

Mais ils appuyèrent sur la nécessité de prolonger les travaux, de Holland-Landing à l'intérieur, à Newmarket.

L'hon. M. GRAHAM: Jusqu'à Aurora même.

L'hon. M. EMMERSON: Oui, jusque-là Cette délégation était certainement sincère. Subséquemment, je fis étudier la question par un ingénieur, qui n'était pas au service du ministère, à cette époque; il dressa un rapport au sujet du coût estimatif de l'entreprise ainsi que sur le volume du trafic. Je ne saurais dire, de mémoire, la substance de ce rapport. Le ministre des Postes qui représentait alors le comté, portait un vif intérêt à cette œuvre et semblait joindre ses efforts à ceux du représentant du comté de la législature d'Ontario, pour assurer la construction de l'ouvrage en question, au bénéfice de cette partie du pays.

M. R. L. BORDEN: Le député de Westmoreland pourrait-il nous dire si, lorsqu'il était en fonction, le ministre a fait dresser une estimation du trafic probable, qui passerait par ce canal?

L'hon. M. EMMERSON: Je ne saurais donner des détails et je n'ai que mes souvenirs à consulter sur l'importance du trafic et la nature des arguments que firent valoir les délégués. Ils me convainquirent, du moins, qu'il naîtrait un trafic de la section en question, c'est-à-dire, des lacs de la région supérieure jusqu'au comté d'Haliburton, ainsi que de la rivière Noire et la baie Georgienne. Ils représentèrent qu'on apporterait des matériaux des bords de la baie Georgienne, par voie du canal de la vallée de la Trent jusqu'au lac Couchiching. et de ce dernier lac jusqu'au lac Simcœ, puis de là à Aurore, et de là à Toronto.

M. GORDON (Nipissing): Alors l'honorable député porte, pour ainsi dire, la responsabilité de la mise en marche de ces travaux?

L'hon. M. EMMERSON: Certainement, et j'assume toute la responsabilité qui m'incombe. Je suis toujours disposé à prêter une oreille attentive à ceux qui viennent ici, à titre de délégués du peuple, dans le but de promouvoir ses intérêts, et on n'a pas encore réussi à me convaincre qu'il ne soit pas dans l'intérêt du peuple de commencer ces travaux.

M. HENDERSON: D'année en année, le Gouvernement nous a dit que ce canal de Newmarket a été construit, en réponse à la demande présentée par une délégation accompagnée de sir William Mulock et de M. Lennox, lequel, à cette époque ou plus tard, devint le représentant de ce comté à Toronto.

L'hon. M. EMMERSON: Il l'était à ce moment.

M. HENDERSON: L'honorabe député pourrait peut-être préciser l'année, ce qui nous permettrait de savoir si M. Lennox était alors député à Toronto.

L'hon. M. EMMERSON: On me le présenta alors comme titre de député provincial pour ce comté à l'assemblée législative d'Ontario.

M. HENDERSON: J'infère des observations formulées ce soir par l'ex-ministre des chemins de fer que l'objectif visé par cette députation n'était nullement l'obtention d'une subvention en vue de la construction de ce canal. Ces délégués visaient alors un autre but: l'ouverture d'un crédit affecté à l'approfondissement de la rivière Holland, qui constituerait une petite partie de ce canal et dont la construction entraînerait peu de frais.

L'hon. M. EMMERSON: Je tiens à bien élucider ma pensée. Je le répète, les délégués nous dirent que le creusement de la rivière Holland jusqu'à Holland-Landing n'entraînerait guère de dépenses. Ils appuyèrent sur le fait que cet ouvrage ne nécessiterait guère de frais; mais l'œuvre capitale qu'ils préconisaient, la maîtresse entreprise qu'ils sollicitaient, c'était le prolongement de ce canal jusqu'à Newmarket et Aurora.

M. HENDERSON: Ce que j'ai entendu affirmer ici, au cours des débats qui se sont déroulés sur cette question, c'est que les délégués ne visaient pas le prolongement du canal que le Gouvernement entreprend en ce moment. A mon avis, jamais il n'est venu à la pensée de ces délégués que ce canal devrait se ramifier dans une partie du pays où on ne trouve ni l'eau voulue pour les besoins d'un canal ni suffisamment de trafic pour autoriser la dépense. A mon avis, ce qu'on demandait à cette époque, ce n'était que l'exécution du petit projet, à savoir: le creusement de la rivière Holland. L'ancien ministre ne saurait réussir à convaincre ce comité que la députation ait jamais songé au grand projet. Je n'ai jamais réussi à me persuader que ce fût là la véritable pensée de cette députation, et je ne saurais croire non plus que l'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux, même pour tendre la main aux quelques conservateurs qui accompagnaient cette députation, ait poussé la générosité jusqu'au point de se lancer dans une dépense qui oscillerait entre $1,000,000 et $1,500,000. Pareil projet ne lui est sans doute jamais venu à la pensée.

Il n'a jamais demandé à cette Chambre l'ouverture d'un crédit initial qui dût atteindre plus tard un chiffre si élevé. Il vaut mieux écarter l'idée qu'au début, lorsque vint du comté d'York cette députation ayant à sa tête sir William Mulock et M. Lennox, député provincial, elle ait songé à demander l'exécution de pareille dépense. L'ex-ministre doit voir aujourd'hui qu'il a fait erreur en se lançant dans un aussi vaste projet, sur lequel il possédait si peu

de lumières. C'est là le sujet de toutes les conversations, dans cette partie du pays. C'est le sujet d'étonnement de tous ceux qui visitent le canal de Newmarket. Ils ridiculisent ce projet et jamais un seul de ces visiteurs ne songe à légitimer cette dépense annuelle exécutée par le Gouvernement. A l'instar de quelques collègues, j'adjure donc le ministre de rayer de son budget le crédit affecté à ce canal de Newmarket. On a déjà assez fait de dépenses dans ce but. Le pays ne perdra rien, si nous faisons le sacrifice irrévocable de ces deniers, sans nous occuper davantage de cette entreprise.

J'ai encore une question à poser au ministre. Il nous a dit, il y a quelque temps, que l'ingénieur lui avait donné la certitude qu'il serait possible d'obtenir de l'eau pour alimenter le canal.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai dit la probabilité, la certitude non pas la possibilité.

M. HENDERSON: La possibilité.

L'hon. M. GRAHAM: Non pas la possibilité.

M. HENDERSON: La certitude absolue?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

M. HENDERSON: Est-ce assez catégorique?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, c'est là l'opinion de l'ingénieur.

M. HENDERSON: Sans doute, il est toujours possible de rendre une chose absolument certaine, pourvu que l'on dépense assez d'argent; du moins, cela est presque toujours possible

L'hon. M. EMMERSON: Il existe certaines bornes.

M. HENDERSON: Si le ministre fait fonctionner des pompes près du lac Simcoe, il pourra sans doute obtenir suffisamment d'eau pour remplir ce canal.

Il y aurait alors certitude absolue, mais je tiens à savoir si l'ingénieur a donné au ministre une appréciation de la dépense annuelle possible à exécuter pour remplir ce canal, et dans l'affirmation, quelle est le chiffre de cette dépense. Quel crédit annuel nous faudra-t-il inscrire au budget pour l'alimentation de ce canal? Sera-ce $50,000 ou $100,000? Le Gouvernement ne pourrait-il pas à meilleur marché louer des attelages et transporter le trafic sur la route le long de laquelle on veut construire ce canal, plutôt que de créer à grands frais des réservoirs pour son alimentation? Le ministre pourrait-il me donner le chiffre de la dépense annuelle à effectuer dans ce but?

L'hon. M. EMMERSON: Je ne saurais permettre à l'honorable député de reprendre son siège sans lui adresser une courte observation. Je le répète, cette délégation s'est rendue ici non pas à titre de députation politique, autant que j'en ai pu juger; elle a fait valoir aux yeux du ministère et m'a représenté à moi-même à titre de représentant du ministère, qu'il était absolument nécessaire, dans l'intérêt même de cette partie du pays, non seulement d'approfondir la rivière Holland jusqu'à Holland-Landing, mais encore de prolonger le canal jusqu'à Newmarket et Aurora. Voilà ce que j'ai déclaré en présence même de l'honorable député. S'il ne peut ajouter foi à mes paroles, l'étiquette parlementaire lui impose, néanmoins, le devoir de les accepter. Voilà les faits. Aujourd'hui, la question n'a guère d'importance pour moi. J'en parle comme d'un événement passé. J'ai conservé un souvenir bien précis des circonstances se rattachant à cette délégation. J'ai tout d'abord été frappé du grand nombre de délégués présents. Dans nos provinces, nous ne sommes pas habitués à voir d'aussi imposantes délégations. On se contente, d'ordinaire, de déléguer deux ou trois personnes, à titre de porte-parole ou d'interprète d'une partie du pays.

En Ontario, il règne une coutume différente. J'ai souvenance d'avoir vu mon bureau assiégé par nombre de délégations; mais non, disons plutôt que j'ai eu l'honneur de recevoir nombre de délégations, au sujet de la canalisation des cours d'eau de la vallée de la Trent. J'avais une foi robuste dans les avantages qui doivent découler pour l'Ontario de ce canal de la vallée de la Trent et cette foi s'est fortifiée encore davantage par la soigneuse étude des conditions dans cette partie du pays et par l'examen que j'ai moi-même fait de cette route. A mes yeux, le prolongement de la canalisation des eaux du lac Simcoe, par voie de la rivière Holland et de là, jusqu'aux autres points dénommés, constituait une œuvre complémentaire de la canalisation des cours d'eau de la vallée de la Trent. S'il n'existe pas de trafic, comme on le prétend, pour le canal projeté, s'il ne s'y trouve pas cette richesse de ressources qu'on se plaît à dire, tant pis pour cette partie du pays; mais si ce canal de la vallée de la Trent offre quelque avantage à l'intérieur d'Ontario, à Toronto, aux villes, villages et centres industriels échelonnés sur les bords du lac Ontario, au point de vue du développement des ressources de cette région, il est nécessaire non seulement de parachever le canal de la vallée de la Trent, mais il faut, en outre, prolonger ce canal par voie de la rivière Holland et au delà.

M. HENDERSON: Il n'existe peut-être guère de divergence d'opinion entre l'ancien ministre des chemins de fer (M. Emmerson) et moi-même, touchant cette question. Ce que j'ai affirmé ou voulu dire, c'est qu'au début, le but visé par cette dé-

putation était l'obtention du creusement de la rivière Holland.

L'hon. M. EMMERSON: C'est un événement nécessaire dans le développement du canal.

M. HENDERSON: Je n'ai jamais compris que la députation ait eu en vue, à l'époque, le grand développement des travaux qui a été proposé depuis. Et je ne puis pas croire que l'ex-ministre des Chemins de fer aurait accueilli cette proposition à ce moment s'il avait pensé qu'elle devait entraîner une dépense d'un million ou d'un million et demi de dollars. L'ex-ministre admet qu'il a compris que le but primitif était le creusage de la rivière Holland, mais que la délégation a parlé du développement de l'entreprise.

L'hon. M. EMMERSON: Qu'elle a insisté sur ce développement.

M. HENDERSON: Mais j'ai toujours compris que ce que la délégation était venue demander surtout, c'était de l'argent pour creuser la rivière Holland et non qu'elle s'attendait à voir le ministre développer les travaux dans toute la région pour dépenser une aussi grande somme d'argent.

L'hon. M. EMMERSON: Les délégués ont limité leur demande à Newmarket et à Aurora.

M. HENDERSON: C'est une question de mémoire; ce n'est pas de l'histoire écrite; mais la population de cette région est concaincue que ces travaux, entrepris à la demande de la députation ou pour tout autre motif, sont absolument inutiles et ne méritent pas la dépense d'argent que le ministre nous demande d'y consacrer. Je donne seulement ma manière de voir. Je ne veux pas mettre en doute les souvenirs de l'ex-ministre à ce sujet. J'ai pris mes renseignements en m'appuyant sur des déductions générales et sur ce que je crois être des conclusions raisonnables. Maintenant je voudrais savoir du ministre combien cela coûtera chaque année pour alimenter d'eau ce canal.

L'hon. M. GRAHAM: Le comté d'York est un comté très développé, de sorte que je suppose qu'en parlant d'attelage de bœuf, l'honorable député (M. Henderson) a parlé métaphoriquement. L'eau pour alimenter ce canal sera fournie, comme pour les autres canaux, en mettant en réserve l'eau qui coule naturellement du versant.

L'ingénieur me dit que l'emplacement est excellent et que la construction d'un ou deux barrages aura pour effet de maintenir une bonne provision d'eau. Quant au trafic, si nous avions entrepris de discuter les possibilités de trafic le long d'une partie quelconque du canal de la Trent, et si nous avions été guidés pour prendre une détermination par le trafic en vue, nous n'aurions jamais construit une seule portion du canal. Il est probable que si le canal Rideau avait été soumis à une semblable épreuve, il n'aurait jamais été construit.

Si le trafic en vue avait été discuté, un grand nombre de chemins de fer n'auraient jamais été construits. Assurément, si les autorités de la province d'Ontario avaient entrepris de discuter la possibilité du trafic dans la région nord, il n'y aurait jamais eu de chemin de fer de Toronto au nord Ontario. La question de trafic est toujours problématique, mais ces lignes destinées au transport font naître elles-mêmes le trafic.

M. R. L. BORDEN: C'est un principe plutôt large que le ministre établit—à savoir qu'en décidant de la construction d'un canal il n'est pas nécessaire de considérer le coût ou le trafic.

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

M. R. L. BORDEN: Mais ce qu'a dit le ministre est à peu près l'équivalent. Voudrait-il avoir l'obligeance de nous dire quel montant de ce crédit représente les travaux qui seront entrepris cette année dans le canal de Newmarket?

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que nous nous attendons à dépenser $150,000.

M. GORDON (Nipissing): C'est un projet tel que quiconque se livre à son étude sait qu'il est absolument indigne d'être achevé. Je regrette que l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) ait déclaré qu'il en est responsable en réalité. Il nous a dit que M. Lennox et d'autres citoyens étaient venus ici et avaient fait certaines observations. Il me semble que c'était son devoir en ce moment de se procurer plus de renseignements à ce sujet qu'il ne l'a fait. Je ne tiens pas à dire, à aucun moment, quelque chose d'inconvenant, mais je ne peux pas m'empêcher de penser que s'il s'en laissait aussi facilement imposer, nous ne devons pas être surpris qu'il ait perdu sa position.

Chacun sait que pour amener de l'eau dans un canal, à moins de compter sur la pluie, il faut avoir un bief alimentaire. Je demanderai à l'ex-ministre et au ministre également quel lac doit alimenter ce canal, et s'il n'y a pas de lac d'où peut provenir l'eau si on ne la pompe pas dans le lac Simcoe?

M. HENDERSON: Et je voudrais rappeler au ministre, avant qu'il ne réponde que ma question était: Combien cela coûtera-t-il par ou pour alimenter d'eau ce canal? Je ne demande pas seulement comment on pourra le faire. Le ministre a parlé beaucoup, il a tourné autour de la question et nous a exposé son projet pour faire des réservoirs et la possibilité d'exécuter

ce plan, mais il a omis de préciser le coût de la dépense. Allons-nous recevoir l'équivalent de l'argent que nous dépenserions?

L'hon. M. GRAHAM: Je me suis efforcé de rendre la question claire pour mon honorable ami, mais je crains qu'il ne se soit mis en tête de ne pas vouloir comprendre. Il a laissé entendre que j'ai dit que nous devrions pomper l'eau et il désirait savoir combien cela coûterait pour nous procurer les pompes. Je lui ai dit que l'eau du canal de Newmarket serait fournie par le même procédé que pour les autres canaux qui communiquent avec des rivières, c'est-à-dire, par un système de barrages formant réservoirs, et mon ingénieur m'a dit qu'il n'y a pas le moindre doute qu'il y aura suffisamment d'eau si elle est captée convenablement. C'est l'avis donné par un des meilleurs ingénieurs que nous ayons au département dans le service hydraulique, sur qui on peut compter, et je crois que sa conviction vaut plus que mon opinion personnelle ou que celle de quiconque sur ce point.

L'hon. M. EMMERSON: Un ingénieur, M. Walsh, a fait, avant que les travaux ne soient entrepris, un rapport relatif aux grandes facilités de se procurer de l'eau pour le canal.

M. ARMSTRONG: On dirait que le ministre est allé en Allemagne pour se procurer des renseignements qui lui permettent de revenir dépenser plus d'argent dans le canal de Newmarket. Je voudrais lui demander si en chargeant son ingénieur de prendre des informations relatives à l'alimentation de l'eau pour le canal, il lui a donné aussi des instructions tendant à se rendre compte de la quantité de trafic qu'il y aurait dans le canal après son achèvement?

L'hon. M. GRAHAM: J'ai fait une déclaration générale relativement au trafic. Je n'ai pas envoyé d'ingénieur pour faire de rapport sur le canal. L'ingénieur dont je parle était l'ingénieur divisionnaire du réseau des canaux de la Trent qui a la surveillance de tous les barrages et réservoirs actuellement construits et il a déclaré qu'en disposant des réservoirs, il y aurait ample provision d'eau pour le canal de Newmarket. Il n'a fait aucune erreur ailleurs sur le réseau des canaux de la Trent relativement aux réservoirs d'eau et je n'ai pas le moindre doute qu'il a raison quant à celui-là.

M. ARMSTRONG: La déclaration actuelle du ministre est très vague et insuffisante; elle nous porte à conclure que nous devrions voter carrément contre l'adoption du présent crédit. Si le ministre voulait se rendre dans cette région et voir par lui-même, je suis sûr qu'il en arriverait à la conclusion que j'ai adoptée il y a longtemps. Je suis né à vingt milles de Newmarket et je connais parfaitement toute cette région; or il n'y a pas d'autre moyen d'alimenter d'eau ce canal que de construire de grands barrages et des réservoirs pour retenir l'eau ou de se servir de pompes. Et quand ce canal sera construit combien de trafic pourra-t-il obtenir dans cette région? L'ex-ministre des Chemins de fer, nous a dit que c'était un pays forestier. S'il y allait, il trouverait que c'est absolument le contraire. Je déclare au ministre qu'avant de dépenser un autre million de dollars dans ces travaux inutiles d'un canal pour lequel on ne trouvera pas de trafic et peu ou pas d'eau, il devrait employer cet argent à autre chose.

Ce n'est qu'à l'automne dernier que j'ai pu avoir le temps d'examiner le canal qu'on avait construit et je ne peux trop fortement condamner la dépense d'une aussi grosse somme d'argent dans un but aussi inutile.

M. EDWARDS: Je crois que chaque membre du comité doit comprendre d'une façon claire que ce projet a été entrepris sans un examen attentif et sans avoir recueilli les renseignements qui auraient fait éviter un ouvrage de cette nature. Il n'y a personne ici qui paraisse disposé à en entreprendre la défense. Nous pouvons à peine qualifier du nom de défense les déclamations qui ont été faites ce soir par le ministre. Je voudrais conseiller au ministre qu'au lieu de demander à la Chambre de voter ce crédit pour ces travaux, il en prenne une partie pour l'employer à un canal qui donnera des résultats tangibles, je veux parler du canal de Wolfe Island. Que l'on fasse creuser ce canal, qui racourcira la direction entre Kingston et le cap Vincent de 15 à 20 milles, et je peux assurer au ministre qu'il aura toute l'eau nécessaire pour l'alimenter tant que le lac Ontario restera ce qu'il est.

M. WRIGHT: Je tiens encore à protester vigoureusement contre cette dépense pour le canal de Newmarket. Le ministre a en quelque sorte associé cette entreprise au réseau de la Trent. Il me semble qu'il est imprudent de tracer des canaux tributaires de celui de la Trent quand vous n'avez pas de déversoir pour ce canal à l'une et l'autre de ses extrémités. Quand on construit un chemin de fer, on commence par la ligne principale avant les embranchements, et d'après moi le même principe devrait s'appliquer à la construction d'un canal. La première chose à faire avec le canal de la vallée de la Trent, s'il doit jamais être utilisé, c'est de le conduire jusqu'à la baie Georgienne. Alors il pourrait être de quelque utilité à la population du Canada en fournissant un débouché au grain amené à Midland et aux autres ports de la baie Georgienne.

Au sujet de la députation qui s'est rendue chez le sous-ministre, comme le nom de M. Lennox le représentant provincial a

été mentionné à ce propos, je dois dire que je lui ai parlé de la question il n'y a pas beaucoup de mois et il m'a absolument affirmé que la députation a été formée et qu'il a été invité à en faire partie, il était entendu qu'on demanderait seulement au Gouvernement de creuser la rivière Holland. La construction du canal de Newmarket est une entreprise qui est venue après et qui ne faisait pas partie du projet primitif, et si quelques membres de la députation ont entrepris de lui donner une plus grande envergure quand ils vinrent ici, ils ont mis la députation sous une fausse impression et ils ont grouper des citoyens pour les amener ici en vue de défendre un projet qui ne leur avait pas été exposé complètement avant de quitter leur pays.

On a beaucoup parlé de l'alimentation de ce canal, mais la question n'a aucune importance, parce que jamais un navire ne passera par là. Il est absolument indifférent qu'il soit rempli d'eau ou à sec, et je ne vois pas pourquoi on se préoccupe de l'alimentation de ce canal. Quand il sera terminé, on pourra le diviser en compartiment et en faire des porcheries que les cultivateurs des environs pourront utiliser, mais autrement, je ne vois pas quels services il pourrait rendre.

Quoi qu'il en soit, je ne veux pas m'occuper plus longtemps de cette question. Le ministre devrait d'abord ouvrir le canal de la vallée de la Trent et s'il lui reste de l'argent à gaspiller, il pourra s'occuper du canal de Newmarket.

M. WALLACE: J'ai l'honneur de proposer que cet item numéro 113 soit réduit de $150,000.

M. BLAIN: Puisque l'honorabe ministre nous a fait part de son intention de visiter de temps à autre les travaux publics qui relèvent de son département, je me permettrai de lui demander si, au cours de ses nombreux voyages à Toronto, il s'est donné la peine de visiter ce canal et s'il s'est convaincu que le Gouvernement a fait là un emploi judicieux des deniers publics. Il n'ignore pas que cette entreprise a donné lieu à d'acerbes critiques, et j'aurais cru qu'il aurait profité de la première occasion pour se rendre compte de ce qui en est.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai vu les travaux, mais je n'y suis pas allé avec l'intention de faire une enquête, car tous les renseignements ou les explications que je pourrais donner seraient basés exclusivement sur l'avis des spécialistes que nous payons à cette fin.

M. WRIGHT: Quelle partie de ce crédit sera employée dans la partie occidentale de la vallée de la baie Georgienne?

L'hon. M. GRAHAM: J'ai déjà expliqué que dans cette partie de la vallée de la baie Georgienne, on ne fera rien autre chose que des levers hydrographiques. Nous nous proposons de commencer les travaux sur deux sections, à l'extrémité est, pour établir des communications entre les lacs Simcoe et Ontario; plus tard nous nous mettrons à l'œuvre sur l'autre section.

(L'amendement est rejeté.)

M. BLAIN: Combien a-t-on déjà dépensé pour le canal de la vallée de la Trent?

L'hon. M. GRAHAM: $6,514,787.84, dont $309,371.31 ont été dépensés avant la confédération.

M. BLAIN: Quel sera, approximativement le coût du canal quand il sera terminé?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne saurais le dire, car on n'a pas encore calculé le coût approximatif d'une section très importante à l'ouest du lac Simcoe. Je suppose qu'il faudra encore $3,500,000 ou $4,000,000 sans compter l'extension de l'ouest.

Le canal de la Trent, pour payer les dommages causés aux propriétés par l'inondation, $30,000.

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons déjà dépensé environ $100,000 pour payer les dommages causés par l'inondation des réservoirs où nous emmagasinons l'eau. Les réclamations continuent à nous arriver et je demande $30,000 de plus. Ces réclamations sont réglées par arbitrage.

M. BLAIN: Doit-on s'attendre à en avoir tous les ans?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, tant que les travaux ne seront pas terminés.

Achat de terrain et indemnité, etc., $2,500.

M. HENDERSON: Je ne vois ici aucun des représentants de la région traversée par ce canal et je demanderai au ministre de ne pas insister pour faire voter ces crédits ce soir. Pourquoi ne pas attendre au commencement de la semaine prochaine, alors que l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) et l'honorable député de Welland (M. German) seront présents? Je suis convaincu que l'honorable ministre se trouvera bien de leur aide.

L'hon. M. GRAHAM: C'est le dernier jour que le sous-ministre pourra être ici. Il possède tous les renseignements sur la question. D'ailleurs la Chambre était avertie que ces crédits seraient discutés aujourd'hui et je désire en finir, si c'est possible. J'ajournerai un item quelconque pour permettre la discussion dans une autre occasion.

M. HENDERSON: Je croyais que les connaissances techniques du sous-ministre étaient plutôt utiles sur les questions de chemins de fer. Quant à l'offre du ministre d'ajourner un item, je sais par expérience

que lorsque des crédits sont votés de cette manière, en n'en entend plus parler. Quoi qu'il en soit, j'ai fait mon devoir en demandant l'ajournement de la discussion.

M. ARMSTRONG: Pourquoi dépense-t-on encore $66,000 pour l'élévateur de Port Colborne, puisque le Gouvernement a décidé de construire un nouveau canal Welland et d'abandonner cet élévateur? On n'a encore utilisé qu'une faible partie de sa capacité actuelle.

L'hon. M. GRAHAM: Cette somme est affectée à des travaux non mentionnés au contrat. L'entreprise a été concédée à MM. Hogan et Macdonald, les plus bas soumissionnaires. Les travaux exécutés jusqu'à présent, en vertu du contrat, s'élèvent à $1,193,475. Avec ce dernier crédit, on espère payer tous les travaux qui seront exécutés cette année.

M. STAPLES: Vu qu'il s'agit ici d'un élévateur de transbordement appartenant à l'Etat et exploité par lui et vu que les producteurs de grain de l'Ouest demandent la nationalisation de tous les élévateurs de tête de ligne, l'honorable ministre, pour l'information de la Chambre et du public, voudrait-il expliquer dans quelles conditions cet élévateur est exploité, combien il exige d'employés?

L'hon. M. GRAHAM: Le personnel à l'élévateur de Port-Colborne, comprend:

Nom.	Emploi.	Salaire.
J. A. Jamieson,	ingénieur surintendant (par mois)	$416 66
W. F. Fawcett,	surintendant	150 00
D. S. Harvie,	contremaître	125 00
Ch. Aston,	peseur	100 00
Wills Maclachlan,	électricien	100 00
John Glen,	ouvrier	75 00
Jos. Hanhan,	ouvrier	75 00
Jesse Lambert,	ouvrier	65 00
Robert Blackhall,	ouvrier	65 00
D. I. Robins,	ouvrier	55 00
James Roach,	ouvrier	55 00
Charles Augustine,	huileur	60 00
Thomas Heffron,	gardien	50 00
Frank Wilson,	contremaître des pelleteurs (par jour)	3 00

Comme résultat financier, l'exploitation n'a pas été très heureuse. Je me suis souvent demandé s'il ne faudrait pas plusieurs années pour attirer le trafic vers un élévateur de l'Etat, car une foule d'intéressés travaillent à attirer le grain ailleurs, quand la chose est possible. On m'informe cependant que la présence d'un élévateur parfaitement outillé à cet endroit a eu pour effet d'abaisser les prix sur le transbordement des cargaisons allant de l'ouest à l'est.

M. STAPLES: Quel est le prix par boisseau?

M. HENDERSON.

L'hon. M. GRAHAM: Un demi-cent. L'an dernier, à titre d'expérience, nous avons fixé le taux à trois huitièmes de cent, mais cette année nous exigeons un demi-cent.

M. STAPLES: A-t-on réussi à faire payer l'intérêt sur le capital engagé?

L'hon. M. GRAHAM: Loin de là, nous n'avons pas même réusi à payer les frais d'exploitation. Le transbordement d'un million et demi de vaisseaux, ne suffit pas à couvrir les frais.

M. SCHAFFNER: Pour sortir d'embarras, je conseillerais au ministre de faire exploiter par l'Etat tous les élévateurs, comme le demandent les cultivateurs.

M. ARMSTRONG: Quel est le coût total de cet élévateur, jusqu'à ce jour.

L'hon. M. GRAHAM: Environ trois-quarts de million de dollars, ou peut-être un peu moins; y compris ce crédit de $700,000 que nous demandons.

Canal Welland, pour redresser le chenal à la tête de l'écluse 2, $10,000.

L'hon. M. GRAHAM: L'ingénieur fait rapport qu'il y a une courbe très accentuée à l'entrée de cette écluse, et nous sommes obligés de redresser le chenal pour les navires de fort tonnage. C'est la deuxième écluse, en partant de Dalhousie. La dimension des navires augmente sans cesse.

Prolongement du quai de Chambly-Canton, $4,120.

L'hon. M. GRAHAM: Nous réparons de vieux ponts et ponceaux. Les soumissions ne sont pas encore reçues.

M. BLAIN: L'honorable ministre peut-il nous dire quelle publicité on donne à ces demandes de soumissions?

L'hon. M. GRAHAM: Nous publions la demande dans les journaux; surtout dans les endroits où nous espérons trouver des soumissionnaires.

M. BLAIN: Avez-vous une liste des favoris?

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai jamais vu de liste; j'ignore dans quels journaux les avis sont publiés.

Canaux de Québec.—Macadamiser 2 milles de la voie publique, digue de la baie de la Faim, $14,000.

M. HENDERSON: L'Etat a-t-il l'habitude de macadamiser les voies publiques?

L'hon. M. GRAHAM: Là où l'administration les défonce. Nous avons construit une digue qui a retenu l'eau. Quand l'administration endommage une voie, elle la remet dans l'état où elle était.

M. J. A. CURRIE: Avec $7,000 par mille on construit un chemin de fer électrique.

L'hon. M. GRAHAM: Cette voie est sur le sommet de la digue. Il ne s'agit pas d'un chemin macadamisé ordinaire. La voie a six milles et demi en tout, et on estime qu'elle coûtera $32,500.

M. J. A. CURRIE: Combien de verges de macadam?

L'hon. M. GRAHAM: Il ne s'agit pas du macadam, mais d'élever la voie suffisamment pour que l'eau ne l'atteigne pas, puis de faire un chemin convenable au sommet.

M. J. A. CURRIE: Nous aimerions à savoir ce que ce chemin coûtera par verge.

L'hon. M. GRAHAM: Un honorable député à mes côtés m'apprend qu'il a coûté $1.95 pour la pierre. Les autres travaux sont faits en régie. Les travaux en pierre ont été concédés au plus bas soumissionnaire.

Mur de protection, côté nord du lac Saint-François, $4,500.

M. SEXSMITH: De quoi s'agit-il?

L'hon. M. GRAHAM: Il s'agit d'exhausser l'ancien mur au-dessus du nouveau niveau de la crue des eaux, sur le côté nord du lac Saint-François. Il y a deux ans, l'eau a atteint une hauteur qu'elle n'avait pas atteinte depuis nombre d'années.

Canal de Cornwall, prolongement du mur en béton sur l'affouillement en amont de l'écluse 18, $25,000.

L'hon. M. GRAHAM: Il s'agit de renforcer certains endroits faibles dans le mur. Il y a déjà eu une rupture à cet endroit et il a été décidé de consolider ce mur autant que possible.

Amélioration à l'entrée d'amont de l'écluse 17, $55,000.

L'hon. M. GRAHAM: Il n'y a pas d'endroit à cette écluse où les bateaux peuvent amarrer. Cette entrée est très difficile, et comme les propriétaires de vaisseaux nous ont présenté une requête à ce sujet, nous avons décidé, par mesure de prudence et parce que nous sommes convaincus de la nécessité de cet ouvrage, d'améliorer cette entrée. Le coût estimatif est de $55,000 Nous espérons exécuter ces travaux cette année. On n'a pas encore demandé de soumissions, mais les annonces nécessaires seront bientôt publiées.

Travaux d'amélioration à l'entrée supérieure de l'écluse 19, $5,000.

M. R. L. BORDEN: Pourquoi ce grand écart entre les deux montants?

L'hon. M. GRAHAM: Une partie de ces travaux est très considérable, tandis que l'autre coûtera moins cher.

Enlèvement de matières de la cuvette du canal, $19,000.

L'hon. M. GRAHAM: Ce crédit nous servira à faire nettoyer le fond du canal. Après quelques années, on trouve qu'il y a des bas-fonds où s'échouent les navires.

Réparations à la digue nord du canal entre les écluses 18-19, $5,000.

M. HENDERSON: Est-ce à cet endroit que s'est produit un éboulis, il y a quelques années?

L'hon. M. GRAHAM: C'est un peu plus bas. Revenons maintenant à l'item qu'on trouve sous l'en-tête: Canaux de la province de Québec.

Pour macadamiser deux milles de chemin public, digue de la baie de la Faim, $14,000.

Mon honorable ami de Peterboro (M. Sexsmith) a demandé des renseignements sur cet item. Il y a d'abord un coffrage à remplir avec de la pierre jusqu'au sommet de la ligne de course, soit 4,500 verges cubiques et, il faut encore ajouter de la pierre au sommet du coffrage, soit 1,630 verges cubes.

M. HENDERSON: Combien payez-vous par verge cube?

L'hon. M. GRAHAM: Pour remplir de pierres le coffrage jusqu'au sommet de ce dernier, $2.15 cents.

M. HENDERSON: De quelle pierre se sert-on?

L'hon. M. GRAHAM: De cailloux.

M. HENDERSON: Pas de pierres concassées?

L'hon. M. GRAHAM: Non, nous payons 85 cents pour la pierre pilée au sommet du coffrage.

Canal des Galops, superstructure en béton pour piliers à l'écluse 27, $24,000.

L'hon. M. GRAHAM: Nous avions un crédit de $40,000 pour cet ouvrage, mais nous l'avons réduit à $30,000. Je crois que c'est le montant que nous coûteront ces travaux. Nous demandons aujourd'hui $24,000 et $14,000 supplémentaires sont un crédit à voter de nouveau. L'ouvrage nous coûtera environ $30,000 au lieu de $40,000.

M. SEXSMITH: Il s'agit de la superstructure?

L'hon. M. GRAHAM: Les piliers sont en très bon état, mais ils sont recouverts de bois détérioré.

M. SEXSMITH: Et la nouvelle superstructure sera en béton?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

M. SEXSMITH: Et celle d'au-dessous est en bois?

L'hon. M. GRAHAM: Des piliers en bois remplis de pierres.

Canal du Sault-Sainte-Marie, amarres en fer, $2,000.

L'hon. M. GRAHAM: Nous nous débarrassons des poteaux en bois que nous remplaçons par des poteaux en fer entourés de béton.

M. J. A. CURRIE: C'est à cause de l'accident en question, je suppose.

L'hon. M. GRAHAM: Je l'ignore. Mais nous considérons que le bois se détériore trop vite.

M. SEXSMITH: Combien de poteaux d'amarres placera-t-on?

L'hon. M. GRAHAM: Je n'en ai pas le nombre ici. Cette écluse mesure environ 900 pieds en longueur.

M. J. A. CURRIE: Puisque nous en sommes à cet item, l'honorable ministre voudra-t-il nous fournir quelque renseignement sur l'étude qu'on a faite sur la question de construire une autre écluse au Sault avant que toute la puissance hydraulique soit prise par les écluses de l'autre côté? J'ai lu un article dans les journaux, et je crois que l'honorable ministre a dit que nous aurions une autre écluse du côté canadien. L'écluse actuelle est très achalandée.

L'hon. M. GRAHAM: C'est une question très importante au sujet de laquelle, ainsi que je le disais l'autre jour, nous avons reçu un grand nombre de requêtes de la part des expéditeurs. Ces derniers estiment que nous devrions avoir une autre écluse du côté canadien. Nous avons tant de questions qui surgissent à la fois, qu'il me faut beaucoup de travail avant d'en arriver à une décision. Je n'ai pas encore soumis cette question sous une forme définie à mes collègues. Nous avons un ingénieur au Sault, et je lui ai demandé de me préparer, dès qu'il en aura le temps, car il est réellement occupé, de me préparer une estimation du coût de cette écluse L'ingénieur en chef, bien qu'il ne possède pas encore tous les renseignements voulus, croit qu'une nouvelle écluse comme celle que nous devrions avoir, ayant une profondeur de 25 à 27 pieds et construite pour la navigation des grands navires, coûtera près de $10,000,000. Nous n'avons encore rien fait dans cette affaire. Nous avons reçu une requête demandant la construction de cette écluse.

M. J. A. CURRIE: Combien cette écluse coûtera-t-elle de plus que l'écluse actuelle?

L'hon. M. GRAHAM: Elle est beaucoup plus grande, mais je ne saurais fournir de données précises. Elle sera plus large et plus profonde que l'écluse actuelle.

M. SEXSMITH.

M. J. A. CURRIE: Il me semble que le mnistre s'est transporté sur les lieux lors de l'accident de l'été dernier.

L'hon. M. GRAHAM: En effet.

M. J. A. CURRIE: Lui a-t-on fait remarquer qu'on laissait les navires entrer dans l'écluse quand le batillage y était assez violent? Cela ne saurait se continuer me dit-on, si l'on ne pose pas de poteaux d'amarrage en fonte. Le Gouvernement se propose-t-il de faire cesser cet état de choses? S'il n'y met pas bon ordre, on verra un jour deux ou trois de ces grands navires passer tout droit et défoncer les portes du canal.

L'hon. M. GRAHAM: L'ingénieur me dit qu'il est impossible de faire passer autrement les grands navires. Leur tirant d'eau est un peu plus fort que ne prescrivait les règlements. La construction d'une nouvelle écluse écarterait cet inconvénient.

M. J. A. CURRIE: Je me plais à espérer que le ministre étudiera le cas. Certes, aux yeux de l'opposition, c'est une très forte dépense que celle de $10,000,000, mais elle n'est pas si considérable comparée aux centaines de millions que l'on dépense ailleurs. Cette année, on a fermé les grandes écluses du côté canadien et du côté américain. Si on les avait fermées toutes deux en même temps, le trafic entre l'Est et l'Ouest eût été paralysé. On dit que c'est notre écluse qui est le plus en faveur; mais les Américains songent à en établir une troisième.

Canal de la Trent, améliorations, $62,500.

L'hon. M. GRAHAM: C'est le crédit que l'on inscrit chaque année; il doit s'appliquer aux travaux suivants dont l'exécution est projetée; nouveaux barrages en béton sur les lacs Blanc, du Diable et Jack; dragage de la section comprise entre le lac Simcoe et le lac Balsam; dragage du lac de l'Esturgeon, des rivières Bobcaygeon et Lindsay, de la section Peterborough-Lakefield et de la rivière Otonabee; construction d'un nouveau dragueur; perreyage de la section comprise entre les lacs Simcoe et Balsam; pose de doubles portes d'écluse; installation d'appareils d'éclairage électrique et d'ascenseurs hydrauliques. Tels sont les principaux chefs de dépense. Les travaux seront exécutés par notre personnel.

M. J. A. CURRIE: Mon honorable collègue de Simcoe-sud (M. Lennox) n'est pas ici, et il se peut que l'on n'ait pas invité le ministre à donner l'explication des travaux que l'on projette de faire exécuter sur ce canal entre le lac Simcoe et la baie Georgienne. S'il est quelque autre article du budget principal ou du budget supplémentaire qui soit susceptible de nous permettre de discuter ce point, nous ne nous y arrêterons pas à présent; au cas contraire, j'aimerais avoir l'explication.

L'hon. M. GRAHAM: L'ingénieur est à terminer son rapport sur le tracé par Severn et par Nottawasaga. L'honorable député (M. Currie) peut venir en prendre connaissance à mes bureaux. Dès que le rapport sera terminé, nous le déposerons sur le bureau de la Chambre.

M. CURRIE: L'ingénieur qui a préparé ces évaluations est-il celui qui avait préparé celles du canal de Newmarket?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, c'est M. Walsh.

M. SEXSMITH: Combien y a-t-il d'employés permanents sur la section Peterborough-Lakefield?

L'hon. M. GRAHAM: Je donnerai ce renseignement lorsque nous en serons rendus aux dépenses imputables sur le revenu Je ne crois pas qu'il y ait de comptabilité séparée pour chaque section. D'ailleurs le nombre des employés n'est pas le même en hiver qu'en été, bien que quelques-uns travaillent toute l'année.

M. WRIGHT: Puisque le ministre a mentionné l'issue occidentale, j'aimerais savoir si l'on a fait en entier la reconnaissance hydrographique du tracé par Severn, et s'il existe au ministère un rapport à ce sujet.

L'hon. M. GRAHAM: Je viens de dire que l'ingénieur est à le terminer en ce moment; il rédige un rapport pour chaque tracé séparément.

M. CURRIE: Je ne veux pas récuser la compétence de l'ingénieur qui a fait ce rapport, mais comme on a si bien trompé le ministre au sujet du canal de Newmarket, je crois qu'il ferait bien de faire vérifier ces calculs par un autre fonctionnaire du ministère, par M. Riley, par exemple, qui me paraît capable d'évaluer à quelques dollars près le coût d'une entreprise.

L'hon. M. GRAHAM: Avant que rien ne soit fait, tous ces calculs seront vérifiés par M. Grant, ingénieur du canal de la Trent, que je tiendrai responsable.

Divers.—Arbitrages et sentences arbitrales, $4,000.

L'hon. M. GRAHAM: Ce crédit est voté tous les ans; on s'en prévaut quand il y a lieu de recourir à l'arbitrage.

Cette année, je suis bien aise de le dire, nous n'avons rien dépensé de ce crédit.

Réparations et réfections des wagons du Gouverneur général, $2,500.

L'hon. M. GRAHAM: Le vote de ce crédit se renouvelle à chaque année. L'an dernier, la dépense sous ce chapitre a été de $646.40.

Entretien et fonctionnement du bureau des commissaires de chemins de fer du Canada, $121,400.

M. R. L. BORDEN: Quelle est la raison de l'augmentation?

L'hon. M. GRAHAM: Il y en a plusieurs. Le personnel est un peu plus nombreux. Le président a établi une division d'exploitation ayant à sa tête un homme expérimenté dans l'exploitation des chemins de fer. Cette division est chargée de régler les difficultés qui surgissent entre les compagnies de chemins de fer dans l'exploitation. Le personnel étant plus nombreux, les dépenses de voyage sont nécessairement plus élevées outre les appointements.

M. HENDERSON: N'existe-t-il pas une vacance dans la commission, et ne remplira-t-on pas cette vacance dans un avenir rapproché? N'y a-t-il pas de demandes?

L'hon. M. GRAHAM: On m'a proposé un certain nombre d'aspirants pour la place de commissaire, qui doit être un citoyen de l'Ouest. On a recommandé plusieurs candidats, mais on n'a pas encore fait de nomination. J'ai discuté la question plusieurs fois avec le président de la commission. Il m'a dit que les travaux ne souffrent pas de cette vacance, du moins, jusqu'à présent. Il travaille avec beaucoup d'ardeur lui-même, et jusqu'à ce jour, le besoin d'une nouvelle nomination ne s'est pas fait sentir. Quand j'aurai trouvé l'homme compétent, je le nommerai.

M. HENDERSON: Je ne désire pas trouver le président de la commission en faute. Nous savons tous que c'est un rude travailleur et qu'il fait bien ce qu'il fait. Mais, il me semble que le public souffre du fait qu'il n'y a pas suffisamment de commissaires. Je connais des personnes qui ont dû attendre quatre jours, avec des dépenses onéreuses, accompagnées ou non d'avocats, pour le règlement de quelque affaire. Quand le nombre des commissaires a été augmenté, il était entendu que le bureau serait subdivisé. Ce serait à désirer. On ne devrait soumettre au bureau à la fois que des affaires qui dureraient un jour ici et deux jours en dehors de la ville. Le public, je n'en doute pas, serait enchanté de cette réforme. J'ai dû moi-même attendre quatre jours avant de faire entendre une de mes causes. Je ne veux pas entrer en lutte avec le président, mais il me semble que le pays perd de l'argent en raison de cette vacance.

M. BLAIN: Cette vacance a pour cause, je crois, la mort de l'honorable M. Greenway. Le ministre dit qu'aussitôt qu'il aura trouvé son homme il le nommera. Devons-nous en conclure qu'aucun des candidats de l'Ouest ne soit acceptable?

L'hon. M. GRAHAM: Je n'en ai pas nommé.

M. BLAIN: On dit qu'il y a ici actuellement des aspirants de l'Ouest qui atten-

dent sa nomination. Mon honorable ami n'a peut-être pas encore jeté les yeux sur eux.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne les ai pas vus.

M. BLAIN: Le ministre nous dira peut-être quelles sont les qualités requises pour être nommé à ce poste? Nous pourrions peut-être l'aider à trouver la personne voulue.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois pouvoir me dispenser de cette aide. Bien que ces qualités soient en bon nombre, la principale est un gros bon sens.

M. ROCHE: Dans ce cas, je crois qu'un cultivateur est l'homme tout désigné. Si je ne fais pas erreur, les cultivateurs de l'Ouest, par centaines, par milliers même, ont demandé au Gouvernement de nommer un certain candidat de leur choix. Si le ministre ne fait pas cette nomination, c'est peut-être par modestie, parce que ce candidat porte le même nom que lui et qu'il est un de ses parents éloignés. Quoi qu'il en soit, les cultivateurs ont demandé d'être représentés par un des leurs dans le bureau de la commission. Je plaiderai la cause des cultivateurs de l'Ouest, dont les intérêts sont si souvent en jeu dans des causes qui sont présentées à la commission. Je considère que l'on devrait nommer un citoyen de l'Ouest familier avec les questions de l'Ouest.

Si le président de la commission dit qu'il n'y a pas de nécessité que la nomination se fasse à présent, je n'insisterai pas. Mais si le ministre a l'intention de faire cette nomination, je crois que les intérêts des cultivateurs de l'Ouest devraient être représentés dans le bureau.

M. BLAIN: Mon honorable ami de Marquette (M. Roche) ne devrait pas oublier qu'on a présenté à la Chambre une motion demandant au Gouvernement de nommer un cultivateur, et que nos honorables amis de la droite ont voté cette motion. Devons-nous comprendre que le Gouvernement a changé d'idée et n'a pas l'intention de nommer de cultivateur?

L'hon. M. GRAHAM: Cela n'est pas exact. Nous n'avons pas adopté cette motion. On a proposé un amendement à l'effet de nommer un citoyen de l'Ouest ayant une connaissance approfondie des chemins de fer de l'Ouest. La première motion était à l'effet de nommer un cultivateur. Nous avons modifié cette motion, parce que nous ne voulions pas borner la nomination à une classe particulière, mais que nous désirions trouver un bon commissaire dans n'importe quelle classe.

M. BLAIN: La proposition faite de ce côté (la gauche) demandait la nomination d'un cultivateur. Mon honorable ami ne fut point de cet avis; il fit proposer un amendement et la première motion fut repoussée. Cette première proposition avait pour objet de faire nommer un agriculteur de l'Ouest à la place vacante, précédemment occupée par un agriculteur, M. Greenway, et, en faisant cette proposition, l'opposition croyait aider le Gouvernement.

L'hon. M. GRAHAM: Etes-vous bien sûr que ce fut la raison qui guidait l'opposition?

M. BLAIN: Eh bien! le Gouvernement s'était montré si bien disposé en faveur des agriculteurs de l'Ouest, que nous crûmes devoir affirmer que, de notre côté, nous leur étions tout aussi favorables. Mais mon honorable ami ne fut point de cet avis, et il fit modifier la motion. Quand peut-on espérer que se fera cette nomination?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne saurais fixer le jour exact. Mon opinion est faite au sujet du travail de la commission. Je suis d'avis qu'il nous faut un homme de l'Ouest, et quand la vacance sera remplie, elle le sera par un homme de l'Ouest.

M. BLAIN: Sera-ce un agriculteur?

L'hon. M. GRAHAM: Pas nécessairement, mais ce sera un homme compétent, quelle que puisse être sa profession. Des agriculteurs importants de cette région m'ont demandé de choisir un homme de profession libérale en me donnant les raisons pour lesquelles il ne serait pas sage de nommer un cultivateur.

M. ROCHE: Peut-être le ministre attend-il la photographie du candidat de Calgary?

M. ARMSTRONG: Le ministre de l'Agriculture nous dirait-il s'il a insisté auprès du ministre des Chemins de fer sur la nécessité de nommer un agriculteur, ou s'il entend le faire?

L'hon. M. FISHER: J'ai voté en faveur de la motion.

M. BLAIN: Le ministre de l'Agriculture a voté contre les agriculteurs.

L'hon. M. FISHER: Non.

M. BLAIN: Il a voté pour l'amendement du Gouvernement.

L'hon. M. FISHER: Très bien!

M. BLAIN: Et la motion principale était que le Gouvernement devait nommer un agriculteur. Cela ne faisait pas l'affaire du ministre de l'Agriculture. Il dit que nous ne devions pas nous engager à nommer un agriculteur et il vota de manière à permettre au Gouvernement de nommer qui bon lui semblerait. Il ne dira pas qu'en cette circonstance il a fait preuve d'amitié pour les agriculteurs.

L'hon. M. FISHER: Je suis toujours tout disposé pour les agriculteurs.

M. J. A. CURRIE: L'été dernier, le ministre de l'Agriculture était au milieu des agriculteurs de l'Ouest; il doit en avoir distingué plusieurs, et pourrait recommander l'un d'entre eux à son collègue. Je m'étonne que le ministre partage encore l'opinion du Gouvernement que le nouveau commissaire ne doit pas être un cultivateur.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai jamais prétendu cela.

M. J. A. CURRIE: Et malheureusement, il se trouve que le candidat favori de l'Ouest, est un parent du ministre qui, à cause de la résolution adoptée à la dernière session, ne peut le nommer à cette place.

M. HERRON: Je trouve que les professions libérales sont bien représentées dans le conseil des commissaires, et qu'il est juste que les cultivateurs y aient un représentant. Je ne crois pas que le ministre puisse mieux faire que de nommer à cette place un agriculteur parfaitement au courant des besoins de l'Ouest; et je le prie instamment d'en agir ainsi.

M. SEXSMITH: Je désire appuyer l'opinion que vient d'émettre mon honorable ami qui vient de reprendre son siège. Je trouve que la commission contient un nombre suffisant de représentants des professions libérales; et il n'y a aucune classe de gens qui fassent plus pour la prospérité du pays que celle des agriculteurs. Ils ont le droit d'être représentés dans cette commission, et je suis certain que le ministre trouvera sans peine dans l'Ouest, un grand nombre d'agriculteurs sérieux, capables de remplir dignement cette vacance.

M. BLAIN: Je crois que nous avons le droit de connaître l'opinion du ministre de l'Agriculture. Il parcourera sans doute cette région l'été prochain et pourrait dire que personne n'a attiré son attention sur cette question. Nous voulons lui fournir l'occasion de déclarer s'il croit encore qu'un agriculteur devrait être nommé. A-t-il fait quelque démarche auprès du ministre pour qu'un agriculteur soit nommé à cette place?

L'hon. M. FISHER: Non.

M. J. A. CURRIE: Il y a si peu de places accessibles aux agriculteurs que, selon moi, on devrait leur laisser celle-là. Toute autre place dans l'administration est réservée aux membres des professions libérales; de telle sorte que, quand un agriculteur fait sa demande, on lui répond qu'il ne possède point de diplôme universitaire, et n'a eu aucune formation professionnelle, etc. Je crois sincèrement qu'en toute impartialité, pour être juste envers la classe des agriculteurs, spécialement dans l'Ouest, où il y va d'intérêts si importants, le ministre devrait déclarer franchement à la Chambre que, à mérite égal, on devrait donner cette place de préférence à un cultivateur.

Rémunération aux directeurs du Grand-Tronc-Pacifique nommés par le Gouvernement, $2,000.

M. J. A. CURRIE: Je désire poser une question. Les membres de la commission des chemins de fer jouissent-ils du droit de circulation gratuite en vertu de la loi des chemins de fer? Si non, il est d'une importance essentielle qu'ils aient ce privilège.

L'hon. M. GRAHAM: Je pense qu'on y a pourvu d'une manière quelconque. Je sais qu'ils voyagent gratuitement. Je m'informerai. Je crois qu'ils font partie de la classe de ceux qui, d'après la loi, jouissent de ce droit.

M. J. A. CURRIE: La raison que me fait parler ainsi, c'est que l'on a prétendu quelque part qu'il n'en est rien; et que, selon moi, il serait extrêmement regrettable que cela ne fût pas.

L'hon. M. GRAHAM: J'en prends note. J'aperçois la différence.

Pour défrayer les dépenses occasionnées par les différents cas soumis à la commission des chemins de fer, $10,000.

L'hon. M. GRAHAM: L'année dernière, nous dépensâmes $5,470.77. Il se présente certains cas dans lesquels les intérêts de l'Etat sont en jeu, et nous sommes quelquefois obligés de prendre l'initiative au nom de l'Etat, comme, par exemple, dans l'enquête concernant les messageries.

Chemins de fer et Canaux, perception des taxes—canaux—employés des statistiques, $37,500.

M. J. A. CURRIE: J'espère que le ministre examinera quelques-uns des rapports des statistiques. Il verra que la plupart des chiffres sont empruntés à des publications américaines.

L'hon. M. GRAHAM: Nous réunissons nos propres statistiques, aussi bien que les états américains.

M. WRIGHT: Quel est le nombre des employés permanents?

L'hon. M. GRAHAM: Sur les canaux, il y a environ 3,000 employés. L'objet de l'approbation demandée est de payer à certains employés, en sus de leur salaire régulier, un travail supplémentaire pour recueillir des statistiques.

M. MILLER (président): Le greffier n'est pas certain si l'item concernant le pont de Québec a été adopté ou non.

L'hon. M. GRAHAM: La discussion de l'item concernant le chemin de fer transcontinental est renvoyée à une date ultérieure

où tout autre item s'y rapportant, pourra être également discuté. Nous l'avons réservé avec cette entente explicite.

M. HENDERSON: J'ai compris par ce qu'a dit l'honorable député de Hamilton (M. Barker) que les item concernant le chemin de fer transcontinental et le pont de Québec, devaient être réservés. Je ne veux m'engager en aucune façon pour le député de Hamilton, si ces item doivent être adoptés.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a deux ou trois heures que nous nous occupons de l'Intercolonial, et si nous le réservons maintenant, cinquante honorables députés le pourront discuter. Il me faudra peut-être rappeler mon personnel et recommencer de nouveau.

M. J. A. CURRIE: Je proposerai que le ministre laisse réserver un item, et qu'il soit entendu que lors de la discussion de cet item, l'on pourra discuter tout autre item des subsides. Il ne serait que juste, vu la retraite prochaine du sous-ministre, que l'honorable député qui se proposerait de poser quelques questions, en informât le ministre, afin que le reste du personnel pût préparer la réponse. Ce serait un moyen de simplifier les choses.

M. R. L. BORDEN: Le député de Hamilton (M. Barker) m'a dit que la discussion sur l'Intercolonial et le pont de Québec serait renvoyée à plus tard. On n'a point parlé des item du Transcontinental. Il a dit cependant qu'on ne s'attendait point que l'adoption de ces item donnât lieu à une discussion qui nécessitât la présence du sous-ministre. On ne devait point entrer dans les détails à moins qu'il ne surgît quelques points d'intérêt général qui prêtât à la discussion.

L'hon. M. GRAHAM: Admettons que nous réservions le Transcontinental, et que toute discussion qu'un honorable député quelconque désirerait engager sur aucun autre item de ces subsides, pourra se faire lorsque l'item concernant le Transcontinental reviendra en délibération. Il est clairement entendu que l'on pourra discuter sur quelque point que ce soit.

M. J. A. CURRIE: Et l'on nous fournira, sur demande préalable, tous les renseignements désirés?

L'hon. M. GRAHAM: Sur demande préalable, je me ferai un plaisir de fournir tous les renseignements possibles.

M. le PRESIDENT (M. Miller): Le pont de Québec est adopté.

M. R. L. BORDEN: Que le député d'Hamilton s'entende avec le ministre.

L'hon. M. GRAHAM: Adoptons ces item, et si le député de Hamilton désire y revenir, j'y consens volontiers.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

CLOTURE DE LA SEANCE.—TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

L'hon. M. FIELDING propose de lever la séance.

M. R. L. BORDEN: Je suppose que la discussion sur le bill de la marine continuera mardi?

L'hon. M. FIELDING: Oui, mardi.

(La motion est adoptée, et la séance est levée à minuit moins dix minutes.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 7 février 1910.

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

ADOPTION D'UN RAPPORT DU COMITE DE LA MARINE ET DES PECHERIES.

M. SINCLAIR propose l'adoption du 2e rapport du comité de la marine et des pêcheries.

—Monsieur l'Orateur, ce rapport conclut à l'impression de 4,000 exemplaires, pour être distribués, des dépositions recueillies l'été dernier par le commandant Wakeman, au sujet de l'industrie du homard.

M. LEWIS: A propos du rapport du comité de la marine et des pêcheries, il est une question que j'aimerais poser au Gouvernement; et je veux profiter de l'occasion pour appeler l'attention de celui qui dirige par intérim le ministère de la Marine sur le sauvetage qui, suivant les journaux quotidiens, aurait été opéré au large du cap Hatteras.

M. l'ORATEUR: Cela est étranger à la question.

(La motion est adoptée).

1re LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (n° 133), déposé par M. Doherty, tendant à constituer en corporation les administrateurs du fonds de retraite de la banque des Marchands du Canada;

Le 2e (n° 134), déposé par M. McCarthy, concernant le divorce de Hope-Eileen-Moreland Drinkle.

DEPOT D'UN BILL PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DE L'IMMIGRATION.

M. E. N. LEWIS (Huron-ouest) demande à déposer un projet de loi (n° 135), portant modification de la loi sur l'immigration.

Sir WILFRID LAURIER: Expliquez-vous.

M. LEWIS: Le premier article prescrit que l'on devra fouiller les immigrants à leur entrée au Canada afin de leur ôter les armes dont le port est interdit aux citoyens de ce pays, et qu'on leur fera savoir de vive voix et au moyen d'une pièce imprimée dans la langue propre à chacun d'eux, que le port de ces armes est interdit. Ce qui frappe tout d'abord l'immigrant après avoir mis pied à terre, ce sont, à l'étalage des revendeurs du port, des rangées de revolvers, de poignards, de couteaux et autres armes dont l'usage est généralement interdit au Canada; cela le fait naturellement s'imaginer que pour vivre dans les régions sauvages de l'Ouest, il faut se munir de quelqu'une de ces armes.

L'article 2 tend à compléter un bill que j'ai déposé; il est conforme à mes observations sur les immigrants qu'il convient d'admettre en notre pays, observations que j'ai faites au commencement de la présente session, à l'occasion du débat relatif à l'adresse en réponse au discours de Son Excellence. Cet article est ainsi conçu:

A compter du premier jour de janvier 1911, il est interdit aux immigrants originaires de l'Europe, au sud du 44e degré de latitude nord et à l'est du 20e degré de longitude est, ainsi qu'aux immigrants originaires de la Turquie d'Asie d'entrer en Canada et de s'y établir.

J'estime qu'à cet égard notre pays devrait s'inspirer de l'exemple que nous fournit le grande république voisine. La question de l'esclavage constituait autrefois pour les citoyens des Etats-Unis un très grave problème; mais la gravité de ce problème n'est rien comparée à celle du danger que constitue l'arrivée des immigrants venant du midi de l'Europe. Certains rapports tendent à indiquer que chez les Américains en général, y compris les immigrés, naturellement, il y a dégénérescence au point de vue physique, moral et mental. Nous n'entendons pas que les immigrants viennent ici pour couper le bois, porter l'eau, cultiver le sol ou exploiter les charbonnages; nous voulons qu'ils contribuent comme les autres citoyens heureux, libres et indépendants du Canada à l'édification de la nation. Or, l'unique moyen, à mes yeux, d'atteindre ce but, c'est de restreindre notre immigration aux seules populations de l'Europe occidentale, dont l'origine est la même que la nôtre.

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

LES FAVEURS MINISTERIELLES.

L'hon. M. FOSTER: Avant que l'on passe à l'ordre du jour, je veux demander au ministre des Chemins de fer s'il s'est enquis du dossier relatif à la prétendue attribution de la répartition des faveurs ministérielles, dossier dont le dépôt a, depuis un certain temps, été ordonné par la Chambre.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je compte l'avoir d'ici une couple de jours. J'ai demandé tous les renseignements par la voie télégraphique.

QUESTION RELATIVE A L'HOTEL DES POSTES DE WINNIPEG.

M. A. HAGGART (Winnipeg): J'ai une question à faire au directeur général des Postes au sujet de l'hôtel des postes de Winnipeg, dont on a fermé la porte extérieure. Depuis vingt ans, on laissait pendre à l'extérieure le cordon du loquet, ce qui accommodait très bien ceux qui, le dimanche, venaient prendre leur courrier au retour de l'église ou en s'y rendant. Un journal de Winnipeg nous apprend que la porte a été fermée hier pour la première fois et qu'elle continue de l'être. J'aimerais demander au directeur général des Postes si tel est bien le cas, et si la porte doit rester fermée.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Certains citoyens de Winnipeg m'ont expédié l'autre jour une dépêche par laquelle ils protestaient contre le changement effectué. Je dois dire qu'il s'agit en ceci d'un règlement mis en vigueur dans toutes les grandes villes de l'Ouest sur la demande des diverses institutions religieuses.

M. A. HAGGART: Ainsi, on a fermé l'hôtel des postes de Winnipeg?

L'hon. M. LEMIEUX: C'est ce qu'on me dit.

M. A. HAGGART: Est-ce l'intention du Gouvernement de maintenir cet état de choses en dépit des protestations du public?

L'hon. M. LEMIEUX: Nous sommes précisément à étudier le cas.

M. A. HAGGART: Dans l'intervalle, l'hôtel des postes reste fermé?

L'hon. M. LEMIEUX: Le dimanche, oui.

M. A. HAGGART: Combien de temps le ministère laissera-t-il la question à l'étude? La question est très grave, car Winnipeg

est le centre d'un groupe important de commerçants. Les gens qui se rendent en cette ville le dimanche....

M. l'ORATEUR: L'honorable député ne saurait discuter la question en ce moment.

M. A. HAGGART: Je ne la discute pas; j'aimerais que le ministre me donnât une réponse plus précise.

QUESTION RELATIVE A LA TELEGRAPHIE SANS FIL.

M. LEWIS: Représentant l'un des ports les plus importants des grands lacs du Canada, et portant le plus vif intérêt au trafic du port de Montréal et du Saint-Laurent. . ..

M. l'ORATEUR: L'honorable député doit se borner, à ce moment des délibérations, à poser une question.

M. LEWIS: Je veux demander au Gouvernement si. . .

M. l'ORATEUR: Il faut qu'il s'agisse d'une question urgente ou ayant trait aux travaux de la Chambre; il n'est pas permis d'en aborder d'autre en ce moment. Avis doit être donné de toute question portant sur d'autres objets, afin que le ministre soit en mesure d'y répondre.

M. LEWIS: Les journaux de samedi ayant publié le compte rendu du sauvetage d'un grand nombre de personnes opéré au large du cap Hatteras, grâce à la télégraphie sans fil, je veux demander au Gouvernement s'il va prendre les moyens de protéger la voie navigable du Saint-Laurent ainsi que les autres grandes routes commerciales. Il me paraît très important d'installer sur les côtes des postes de télégraphie sans fil, car s'il survenait quelque sinistre, le Canada en souffrirait beaucoup.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): C'est notre intention de protéger la route commerciale du Canada au moyen de la télégraphie sans fil et.... d'une flotte.

QUESTION RELATIVE AU BUREAU DE POSTE DE DAUPHIN.

M. CAMPBELL: La fermeture de l'hôtel des postes de Winnipeg me fait songer à certaine question.

M. l'ORATEUR: L'honorable député doit se conformer au règlement de la Chambre.

M. CAMPBELL: Je désire poser une question au ministre des Postes.

M. l'ORATEUR: J'ai déjà expliqué à la Chambre quelles sont les questions qui peuvent être posées à cette phase des délibérations.

M. CAMPBELL: Est-ce que j'enfreins le règlement, monsieur l'Orateur?

M. l'ORATEUR: L'honorable député le connaît.

M. CAMPBELL: Ma question se rapporte à l'ouverture du bureau de poste de Dauphin. L'édifice est terminé; quand le bureau sera-t-il ouvert?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Si l'édifice est terminé le bureau sera ouvert très prochainement. Mon honorable ami sait-il si l'édifice est réellement terminé?

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

L'hon. M. LEMIEUX: Dans ce cas, le bureau sera ouvert très prochainement.

BASSIN DE RADOUB A PORT ARTHUR.

M. BOYCE: Je désire savoir de l'honorable ministre des Travaux publics quand nous pouvons espérer avoir les documents concernant la demande d'un groupe de constructeurs de navires de l'Ouest, au sujet d'une prime ou subvention, pour un bassin de radoub à Port-Arthur. La Chambre a ordonné le dépôt de ces documents vers le 25 novembre.

L'hon. WM. PUGSLEY: (ministre des Travaux publics): Le rapport concernant le bassin de radoub du Sault-Sainte-Marie a été déposé. Je prendrai des renseignements au sujet de l'autre. J'espère le communiquer à la Chambre d'ici à quelques jours.

LE BUREAU DE POSTE DE MARKHAM.

M. WALLACE: Quand l'honorable ministre des Travaux publics pense-t-il pouvoir transférer le bureau de poste de Markham au département des Postes? Je crois savoir que l'édifice est terminée depuis huit mois.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Mon honorable ami sait-il si l'ameublement et l'installation sont achevés?

M. WALLACE: Je suis informé que tout est prêt depuis huit mois.

L'hon. M. LEMIEUX: Je prendrai des renseignements. Il va sans dire qu'un édifice n'est pas terminé tant que toute l'installation n'est pas complète.

LE BUREAU DE POSTE DE LACHUTE.

M. PERLEY: Je ferai observer à l'honorable ministre des Postes que le bureau

de Lachute est fini depuis plusieurs semaines; toute l'installation est prête et le bureau est en état d'être occupé depuis un mois. Quand se propose-t-on de s'y transporter?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois qu'il serait préférable de donner avis des questions de cette nature pour que nous ayons le temps de nous procurer les renseignements demandés. Cependant, je m'informerai de cette affaire.

LE SERVICE POSTAL A SYDNEY.

M. MADDIN: Je désire savoir du ministre des Postes quand nous pouvons espérer avoir tous les papiers, lettres et documents concernant la distribution du courrier à Sydney, dont le dépôt a été ordonné par la Chambre le 6 décembre dernier.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Je prends note de la demande de mon honorable ami. Je crois qu'il nous faut le consentement du secrétaire d'Etat.

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT L'IMPROVED PAPER MACHINERY COMPANY.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi (n° 67), déposé par M. Worthington, concernant l'Improved Paper Machinery Company.

Sur l'article 1er (pouvoirs du commissaire des brevets de recevoir les droits et protéger la durée du brevet.)

M. CARVELL: J'étais malheureusement absent quand le bill a été discuté devant le comité des bills privés et je demanderai à l'honorable député (M. Worthington) de vouloir bien nous expliquer les raisons qu'il a de déposer ce bill. Depuis quelques années le Parlement reçoit de nombreuses demandes de renouvellement de brevets qui, pour une raison ou pour une autre, ont été annulés.

Tout dernièrement nous avons adopté un bill semblable, parce que l'argent pour le renouvellement du brevet, bien que déposé à la banque de Montréal par les intéressés, n'avait pas été transmis au bureau des brevets, grâce à la négligence d'un employé de la banque. Dans un cas comme celui-là, il n'est que juste de renouveler le brevet.

Dans le cas actuel, ce que je désire surtout savoir, c'est si le porteur du brevet a commencé le fabrication dans les deux ans et s'est conformé aux autres dispositions de la loi sur les brevets.

A-t-on simplement négligé de payer les droits dans le délai requis qui expirait, me dit-on, le 29 janvier 1909 ,ou le brevet est-il devenu caduc et nul par la négligence du porteur du brevet de se conformer à la loi?

M. WORTHINGTON: Ce bill a été soumis au comité des bills privés à sa dernière séance et a été accepté par le comité, du consentement du ministre de l'Agriculture. Il s'agit d'un cas exceptionnel, dans lequel le porteur du brevet n'est pas responsable de l'omission qui annule le brevet.

L'hon. M. EMMERSON: Quel sont les détails de l'affaire?

M. WORTHINGTON: Il s'agit d'une compagnie très importante qui emploie les services d'un avocat spécialement chargé de la surveillance des brevets. Par suite de la négligence de cet avocat, un des brevets devint nul—la date du renouvellement avait été erronément enregistrée. L'avocat a reconnu qu'il était seul responsable de l'erreur et a offert de dédommager la compagnie. Cette dernière possède un important établissement à Sherbrooke—un des plus considérable de la ville—et elle est prête à commencer, elle a même commencé à fabriquer ces machines.

M. CARVELL: A-t-elle commencé la fabrication dans le délai de deux ans?

M. WORTHINGTON: Oui.

M. CARVELL: Au Canada?

M. WORTHINGTON: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Si le ministre de l'Agriculture approuve le bill, c'est l'essentiel.

M. WORTHINGTON: Le ministre de l'Agriculture a étudié le cas et décidé qu'il était exceptionnel, que la compagnie n'était pas en faute et que pour cette raison le bill devrait être adopté à la condition que la restriction qui se trouve à la fin en fût retranchée.

(Il est fait rapport de l'état des délibérations.)

DISCUSSION DU BILL DE L'INSTITUT DE NOTRE-DAME DES MISSIONS.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur les articles du projet de loi (n° 80), déposé par M. Martin (Régina), tendant à constituer en corporation l'Institut de Notre-Dame des Missions.

Sur l'article 7, paragraphe 2, modifié par le comité:

La valeur annuelle des biens-fonds possédés au Canada par la corporation ou gardés en fiducie pour elle ne doit pas excéder cinquante mille dollars.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable député qui est chargé du bill voudrait-il dire ce qu'on entend par "la valeur annuelle des biens-fonds"?

M. W. M. MARTIN (Régina): Devant le comité des bills privés, il a été expliqué que l'autorisation de posséder des biens-fonds d'une valeur totale ne dépassant pas $50,000 était très restreinte pour une association comme celle-ci, surtout si l'on tient compte de la valeur relative des biens-fonds dans l'ouest et dans l'est du Canada. Je comprends que l'objet de l'amendement est de permettre à cette association de posséder des immeubles donnant un revenu annuel de $50,000.

L'hon. M. FOSTER: Cela représenterait des biens assez considérables.

M. W. M. MARTIN: A l'heure actuelle, cette association possède des immeubles dans onze différentes localités du Manitoba et de la Saskatchewan, et il est facile de voir qu'il lui en faut peu dans chaque localité pour qu'elle en retire un revenu annuel de $50,000. Je sais personnellement qu'il suffirait de quelques immeubles comme ceux que l'association possède déjà pour donner un revenu annuel de $300,000 ou $400,000.

L'hon. M. HAGGART: Un revenu annuel de $50,000 représente un capital de $1,250,000.

M. W. M. MARTIN: Dans l'Ouest, l'argent rapporte 7 et même 8 p. 100, et à ce taux, il suffirait d'un capital de $700,000.

L'hon. M. FOSTER: L'objet de cette association n'est pas de spéculer sur les terres?

M. W. M. MARTIN: Pour mener à bonne fin la mission qu'elle s'est donnée, il lui faut posséder des immeubles. Je sais qu'elle a fait l'acquisition, à Regina, d'un terrain d'une valeur de plusieurs milliers de dollars, et qu'elle a donné à l'entreprise de l'érection en cette ville d'un couvent qui reviendra probablement à $50,000 ou $60,000.

M. BLAIN: Quelle charte lui donnait auparavant l'existence légale dans les autres provinces de l'Ouest?

M. W. M. MARTIN: Je suis informé qu'elle a obtenu une charte du Manitoba vers 1882; elle s'en est contentée jusqu'à présent. Son intention est de s'en tenir aux pouvoirs que lui confère son ancienne charte.

M. BLAIN: Pourquoi cette association ne relèverait-elle pas de la juridiction provinciale?

M. WORTHINGTON.

M. W. M. MARTIN: Il lui faudrait dans ce cas trois ou quatre chartes différentes.

M. S. HUGHES: Puisque l'enseignement relève exclusivement des provinces, n'est-ce pas au gouvernement provincial qu'il conviendrait de s'adresser pour obtenir une charte semblable? Je demande l'avis du premier ministre sur ce point.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'ai pas étudié le bill et ne suis pas prêt à formuler un avis. C'est un projet de loi d'intérêt privé.

M. BLAIN: Devant le comité des bills privés, a-t-on soulevé la question de la juridiction provinciale? Ne vaudrait-il pas mieux laisser aux législatures ces questions qui sont exclusivement du domaine provincial? Si je comprends bien, le bill demande simplement pour la compagnie le pouvoir de traiter des affaires dans les deux provinces, et non dans aucune autre partie du Canada; si tel est le cas, pourquoi ne demande-t-on pas cette charte à la législature provinciale?

M. HUGHES: Toutes ces institutions recherchent l'aide pécuniaire du Gouvernement pour l'enseignement, elles sont naturellement sous la juridiction des provinces en ce qui concerne l'enseignement; elles doivent être visitées par des inspecteurs provinciaux; elles sont assujetties aux lois provinciales concernant la sureté des personnes, etc., et en accordant des chartes à des institutions de ce genre nous empiétons sur les droits des provinces dans ces matières. Tout ce qui concerne l'éducation devrait être laissé aux provinces vu que l'éducation de la jeunesse est de leur juridiction. Je crois que ce bill n'a pas raison de venir devant ce Parlement.

M. W. M. MARTIN: Ce bill est évidemment un bill interprovincial. On n'y demande rien de plus que le Parlement fédéral accorde généralement aux compagnies de chemins de fer qui demandent le privilège de construire un chemin entre deux ou trois provinces. On ne doit pas nous demander d'aller nous adresser à chaque province du Canada dans lesquelles on veut établir une entreprise. Nous avons décidé de venir demander une charte fédérale à ce Parlement. Il n'y a rien dans le bill qui empiète sur les droits provinciaux, et si mon honorable ami de Peel (M. Blain) veut aller faire une visite dans les provinces de l'Ouest, il y verra qu'on n'y parle plus de droits provinciaux aujourd'hui.

M. BLAIN: Je ne soulève pas la question des droits provinciaux; c'est mon honorable ami qui la soulève par la manière dont il parle. Cette question est claire-

ment du ressort du gouvernement provincial, et on ne devrait pas venir demander au Parlement fédéral des chartes de ce genre.

L'hon. M. EMMERSON: Mon honorable ami verra par l'article 11 que tout cela est prévu.

M. BLAIN: Oui, j'ai vu cela.

M. CONMEE: Mon honorable ami comprendra que cette compagnie est obligée de venir demander cette charte au Parlement fédéral, elle ne peut l'obtenir ailleurs. Une législature provinciale ne peut donner une charte à une compagnie qui fait des affaires dans une autre province. Il s'agit ici d'une exploitation interprovinciale, car cette compagnie se propose de faire des affaires dans trois provinces, et c'est pour cela qu'elle doit s'adresser au Parlement fédéral.

M. BLAIN: On me dit que cette compagnie a déjà fait des affaires dans la province du Manitoba en vertu d'une charte provinciale.

M. CONMEE: Oui, mais aujourd'hui elle désire étendre ses opérations et elle a le droit de venir nous demander cette charte.

M. DANIEL: Par l'article 7, on demande l'autorisation d'acheter, ou d'acquérir d'autre manière, différents biens mobiliers et immobiliers et "corporels" ou "incorporels". Que veulent dire les mots: biens incorporels?

M. W. M. MARTIN: Je suppose que cela signifie, comme d'ordinaire, des obligations, des garanties et des hypothèques.

M. DANIEL: Cela n'entrerait-il pas dans la catégorie des biens mobiliers?

M. W. MARTIN: Je n'ai aucune objection à mettre le mot mobilier.

M. DANIEL: L'expression semblerait vouloir dire qu'on veut parler d'anges flottant dans les airs ou quelque chose de ce genre. Je ne vois pas quel sorte de biens on peut appeler incorporels, lorsque vous avez déjà les biens immobiliers et mobiliers, et que presque tous les autres sont mentionnés.

L'hon. M. FOSTER: Je crois que la meilleure manière de rédiger ce paragraphe 2 serait de fixer le chiffre des biens immobiliers que la société aura le droit de posséder.

Vous vous exposez à des malentendus et peut-être des difficultés en n'obligeant pas la société à produire un état annuel de la valeur des immeubles qu'elle pourra posséder, tandis que si vous avez une base vous saurez à quoi vous en tenir.

L'hon. M. EMMERSON: Mettons que le chiffre ne dépassera pas un million.

L'hon. M. FOSTER: Je crois qu'il faudrait dire aussi: "la valeur des immeubles ainsi possédés". Cela concordera avec les articles précédents. Je suppose que ce n'est pas l'intention de cette société de faire de la spéculation sur les terres.

M. HUGHES: En vertu de cet article cette association pourrait devenir une banque ou une société de prêts, ou encore faire de la spéculation sur les terrains; elle pourrait faire tout ce qu'elle voudrait. Je proposerai que la discussion sur ce bill soit renvoyée à plus tard, afin qu'on puisse l'étudier avec plus de soin qu'on ne l'a fait. A plusieurs points de vue c'est un bill très dangereux. En premier lieu je prétends qu'il empiète sur les attributions provinciales parce qu'il demande de donner une charte fédérale à une institution qui s'occupera de l'éducation de la jeunesse. Cette proposition est évidemment contraire aux droits provinciaux. La société pourrait s'adresser au gouvernement provincial pour avoir sa charte. Personnellement, je m'opposerai à l'octroi de chartes fédérales à des institutions de ce genre; c'est à la législature provinciale qu'il faut s'adresser, afin que la société soit soumise à l'inspection provinciale nécessaire. Toutes les écoles sont soumises à l'inspection provinciale, que ce soit des écoles particulières ou des écoles publiques. Si nous accordons cette charte nous enlevons cette école à l'autorité de la province, et la compagnie ne sera tenue aucunement d'observer les lois de la province, excepté en vertu d'un article qui se rapporte an contrôle des biens. Je ne crois pas que l'on doive adopter le bill avant de l'avoir étudié avec un plus grand soin. Nous savons tous que lorsque l'on propose dans cette Chambre des bills concernant des associations religieuses, comme le bill pour l'observation du dimanche qui est venu devant cette Chambre il y a quelques années, et qu'on nous dit que l'église les appuie, chacun tire de son côté. Je ne crois pas qu'un bill de ce genre devrait être adopté par cette Chambre et conséquemment je le combattrai.

M. MONK: Je ne vois pas comment le raisonnement de mon honorable ami (M. Hughes) peut s'appliquer à l'état présent. Du moment que l'on nous prouve que cette société se propose d'étendre ses opérations au delà des limites d'une province, nous avons droit de lui donner une charte.

L'hon. M. FOSTER: Elle a des maisons dans deux provinces.

M. MONK: Elle a des maisons dans deux provinces, ainsi que le dit mon honorable ami de Toronto-nord, et elle peut vouloir en établir, pour des fins religieuses et de charité dans une autre province. Par conséquent, qu'est-ce qui empêcherait le

Parlement de lui conférer la personnalité civile? On ne pourrait pas le faire, s'il s'agissait d'une société opérant dans une seule province. Je ne crois pas que nous puissions lui donner l'existence légale. Nou ne l'accordons pas non plus dans cette charte, et nous plaçons cette société évidemment sous la juridiction de la province en tout ce qui concerne les choses d'éducation. Mon honorable et vaillant ami de Victoria-et-Haliburton ne niera pas cela? Quel est le but de cette société? Son but est de s'occuper d'enseignement, d'œuvres de charité et de mission. Mon honorable ami prétendra-t-il que ce fait la soustrait aux lois de la province sur l'enseignement? Certainement qu'elle est entièrement soumise aux lois de la province de la même manière qu'un individu ou une institution purement provinciale. Conséquemment, il me semble que l'objection de mon honorable ami n'a aucune force. Ce bill n'accorde pas de privilèges autre que ceux qu'il contient. Il indique l'objet de cette nouvelle création, qui reste évidemment soumise aux lois de la province sur l'enseignement et tout ce que la société ferait en dehors de cela serait inconstitutionnel.

M. CARVELL: J'ai été fortement frappé par les arguments de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Je crois que si l'honorable député de Victoria-et-Haliburton réfléchissait un peu, il verrait qu'il ne s'agit pas ici d'enseignement, au sens de l'article 93 de l'acte de la confédération. Cet article se rapporte à l'instruction publique, tandis que ce bill ne touche qu'à des intérêts absolument privés. Ceux qui ont demandé l'adoption de ce bill désirent instruire leurs enfants, ou plutôt établir des institutions dans lesquelles les enfants pourront être instruits; c'est là une entreprise purement privée.

Elle n'a rien à faire avec l'instruction publique ni avec l'éducation telle que le comprend l'acte de la conféfération. J'appellerai l'attention de mon honorable ami sur le fait que plusieurs sociétés ont reçu des chartes de ce Parlement contenant pratiquement les mêmes pouvoirs que ceux qui sont demandés dans ce bill. Et s'il est vrai que ceux qui demandent cette charte désirent faire des affaires dans toutes les provinces du Canada, excepté le Manitoba, ils sont obligés de s'adresser au Parlement fédéral. La société pourrait peut-être obtenir une charte dans la Saskatchewan et une dans l'Alberta, mais il serait impossible de faire fonctionner l'entreprise sous une même direction. Ce seraient deux institutions séparées.

Si l'on examine les dispositions de ce bill on verra qu'elles sont semblables à celles d'un bill qui a été voté par le Parlement fédéral en 1884, un bill que l'honorable député de Victoria-et-Haliburton ne désapprouvera pas, et qui accordait une charte à l'Eglise méthodiste du Canada L'Eglise méthodiste du Canada avait probablement des institutions dans chacune des provinces. Toutes ces institutions furent réunies en une seule, et le bill qui leur donna l'existence légale contenait des dispositions qui ressemblaient beaucoup à celles du bill qui nous est soumis. Ce bill donne à cette société le droit de posséder des biens.

M. BLAIN: Si je ne me trompe, ce bill avait pour objet de fusionner différentes associations religieuses en une seule.

M. CARVELL: Exactement, et c'est ce que fait le bill actuel.

M. BLAIN: Non.

M. CARVELL: Oui; il y a dans le Manitoba une institution qui possède l'existence juridique; dans la Saskatchewan il y a une institution qui n'a pas d'existence juridique et ses propriétés sont détenues en fidéicommis par différentes personnes. Dans l'Alberta il y a une autre société tenant aussi des biens en fidéicommis. Mais le même principe s'applique dans les deux cas; on veut unir ces trois institutions sous une seule et même tête, et une disposition du bill leur permet de posséder des biens, d'emprunter de l'argent sur lesdits biens, et les personnes qui détiennent des biens sont autorisées à les transporter à cette société. Il me semble que c'est exactement ce que l'Eglise méthodiste a obtenu. Je crois que l'honorable deputé de Victoria-et-Haliburton, s'il considère bien ces choses, dira que si la proposition est juste dans un cas, elle doit l'être dans l'autre.

La seule proposition que je ferais serait de modifier le paragraphe 2 de l'article 7. A mon avis, il n'est pas raisonnable de limiter cette société à ne posséder que $50,000. Je ne sais pas quel chiffre il faudrait fixer, mais l'honorable député qui propose ce bill pourrait nous dire quel serait à son avis le chiffre convenable.

Une fois ce changement opéré, l'adoption du projet de loi me paraît être non seulement nécessaire, mais parfaitement légitime.

M. HUGHES: Le parallèle que vient de faire l'honorable représentant de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) ne tient pas debout. Si les deux jurisconsultes éminents qui viennent de prendre la parole avant moi ne sont pas en mesure de me renseigner davantage, je persiste à penser que ce projet de loi est nettement en contravention aux droits et aux attributions des provinces. Le bill dit entre autre choses:

La corporation aura pour fin l'instruction et l'éducation chrétienne des enfants et autres œuvres de charité, ouvroirs...

La rédaction me paraît défectueuse, mais la fin que l'on poursuit est très apparente...

Orphelinats, refuges, et autres œuvres semblables, et l'avancement, par d'autres moyens, de l'éducation, de la religion, de la charité et de la bienfaisance.

Il n'y a rien à dire à cela, si ce n'est que l'instruction de la jeunesse relève incontestablement des autorités provinciales; et ce que je voudrais qu'on me dise bien carrément, une fois le projet de loi adopté dans ses termes actuels, les provinces auront-elles...

M. CARVELL: L'honorable député cherche-t-il à faire croire au comité que l'instruction privée de la jeunesse, ou la direction d'écoles privées, relève, aux termes de la loi de l'Amérique britannique du Nord, des attributions du gouvernement local?

M. HUGHES: Il n'existe pas d'établissement d'éducation privé dans l'Ontario, ni dans aucune autre province du Dominion, qui ne soit soumis à l'inspection....

M. CARVELL: Je prie l'honorable député de répondre à la question.

M. HUGHES: Que l'honorable député attende que j'aie fini et il aura sa réponse. Il n'est pas un seul de ces établissements, aux termes de la loi, qui ne soit soumis à l'inspection pour fins de protection contre l'incendie, d'éducation et autres.

L'hon. M. EMMERSON: Voyez l'article 11.

M. HUGHES: Pour fins d'éducation il relève des provinces.

M. CARVELL: Aux termes de l'article 11, toutes les lois provinciales ont leur application.

L'hon. M. EMMERSON: L'honorable député de Victoria-et-Haliburton soulève une objection qui n'a nullement sa raison d'être dans le cas actuel. Je sais qu'il a des opinions bien tranchées en matière d'éducation; il serait prêt à priver les enfants de toute éducation chrétienne; il n'en veut pas dans l'école publique, et il n'en veut pas davantage dans les écoles privées. Nous avons de ces écoles privées dans toutes les provinces du Canada relevant des diverses confessions. Ces postulants demandent simplement qu'on leur reconnaisse la personnalité civile.

M. BLAIN: Les écoles privées dont parle l'honorable député ont-elles une charte du gouvernement fédéral?

L'hon. M. EMMERSON: Il est très possible que certaines d'entre elles en aient une.

M. CARVELL: L'établissement de Mount-Allison détient une telle charte.

L'hon. M. EMMERSON: Nous avons dans le Nouveau-Brunswick, comme le déclare l'honorable représentant de Carleton (N.-B.) l'établissement de Mount-Allison, à Sackville, dans le comté de Westmoreland. Je ne vois pas pourquoi on empêcherait aucun de ses établissements de se faire constituer en corporation par le gouvernement fédéral. L'université d'Acadie, de Wolfville, (N.-E.), est un établissement entièrement provincial, qui n'a aucun besoin d'une charte du Parlement fédéral, tandis que la communauté en question ici se propose d'étendre ses opérations à trois provinces au moins. De là la nécessité pour elle d'obtenir une charte du Parlement fédéral. Aux termes de l'article 11, elle ne pourra acquérir et détenir des immeubles qu'en conformité des lois de la province où se feront ses opérations; mais même abstraction faite de cet article, elle serait sujette à tous ces égards aux lois de toute législature provinciale. D'autre part, il me semble que l'objection faite par l'honorable député (M. Foster) en ce qui regarde la limite du droit de propriété a sa raison d'être, et que les termes "valeur annuelle" sont ambigus.

M. HUGHES: A la suite d'une dissertation comme celle-là de la part d'un théologien aussi distingué...

L'hon. M. EMMERSON: Vous êtes convaincu?

M. HUGHES: ....de quelqu'un de si bien renseigné sur tous les besoins des associations religieuses, qui a bien appris son catéchisme, et a eu tous les avantages qu'assure une bonne éducation chrétienne, comme toute sa vie et toute sa conduite le font voir, il serait téméraire de ma part d'hésiter un seul instant à me ranger à son avis. Mais l'article 11 vise la détention d'immeubles par des associations religieuses, et ce n'est pas à cela que je songe le moindrement. Ce que je voudrais savoir c'est ceci: si ces institutions se chargent d'instruire les enfants, seront-elles assujetties à l'inspection en conformité des lois de la province? Si on le déclare nettement, je ne m'oppose plus à l'adoption du projet de loi. Mais j'exige un peu plus pour être convaincu que la déclaration du savant professeur de l'université Laval, ou du brillant jurisconsulte de la vallée de la Saint-Jean, ou de l'habile théologien de Westmoreland.

M. CARVELL: Ce sont là des écoles privées, et si elles deviennent des écoles publiques, ce sera aux habitants de l'Ouest d'y voir. Tant que l'honorable député ne pourra prouver que ce sont des écoles publiques, ses objections n'auront aucune raison d'être.

Sir WILFRID LAURIER: L'instruction publique relève des attributions des provinces, pour autant qu'elle se donne dans des écoles publiques maintenues par le moyen d'impositions. Mais, dans tout pays anglais, les citoyens ont le droit de maintenir des écoles de leur choix, si les écoles publiques ne leur conviennent pas. Dans certains pays, les enfants sont forcés de fréquenter les écoles publiques; mais en pays anglais, les parents ont le privilège d'envoyer leurs enfants dans les écoles privées; c'est un droit qui ne leur a jamais été dénié. Il existe nombre de ces écoles privées dans des provinces où, en dehors de ces écoles, il n'y a que des écoles publiques relevant de l'autorité provinciale. Mais celles-ci ne s'ingèrent aucunement dans la gestion de ces écoles privées volontaires, et je ne vois pas que le présent projet de loi s'éloigne du principe reconnu dans tout pays britannique.

M. HUGHES: Je me déclare satisfait si on m'assure que ce projet de loi ne soustrait aucunement ces écoles à l'autorité provinciale, qu'elles restent comme si elles détenaient une charte de la province.

Sir WILFRID LAURIER: Si ces écoles deviennent des écoles publiques elles relèveront de l'autorité provinciale, et en matière d'instruction publique, aucune autorité autre que la province ne saurait s'ingérer.

M. DANIEL: Je ne suis pas avocat, mais je dois dire que le raisonnement de l'honorable représentant de Carleton (N.-B.) (M. Carvell), et de l'honorable représentant de Westmoreland (M. Emmerson) ne me paraît pas convaincant. Le député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) déclare que l'université de Mount-Allison détient une charte du gouvernement fédéral, en raison de ce que ses opérations s'étendent à plus d'une province.

M. CARVELL: L'honorable député ne m'a pas bien compris. J'ai dit que l'établissement des méthodistes à Sackville est régi par une charte fédérale, parce qu'il est le propriété de l'église méthodiste du Canada, laquelle est constituée sous l'autorité de notre Parlement. L'établissement de Mount-Allison est régi par une charte fédérale pour la même raison, et non pas parce que ses opérations s'étendent à plus d'une province.

M. DANIEL: Si je ne me trompe, les universités McGill et de Laval sont régies par des chartes provinciales, ce qui n'empêche pas leurs opérations de s'étendre à tout le Dominion. J'ignorais que l'université de Mount-Allison fût régie par une charte fédérale, mais je dois m'en rapporter à l'assurance que nous en a donnée l'honorable député (M. Carvell).

M. CARVELL.

M. CARVELL: Je n'ai pas dit que l'université Mount-Allison avait été constituée en corporation par le Parlement fédéral.

L'hon. M. FOSTER: Nous pensions tous que vous l'aviez dit.

M. CARVELL: Je dis qu'elle est la propriété de l'Eglise méthodiste du Canada, et comme cette Eglise détient une charte fédérale, l'université est régie par une charte fédérale.

M. DANIEL: L'honorable député déclare-t-il que l'université de Mount-Allison est régie par une charte fédérale?

M. CARVELL: Oui, pour autant qu'elle est la propriété de l'Eglise méthodiste du Canada.

M. DANIEL: Elle a ou elle n'a pas une charte fédérale. L'honorable député dit-il qu'elle a une telle charte?

M. CARVELL: Je dis qu'elle relève de l'Eglise méthodiste qui a une charte fédérale.

M. DANIEL: Je parle de l'université, et non pas de l'Eglise. Je m'efforce d'obtenir une réponse catégorique, mais l'honorable député (M. Carvell) paraît être trop habile avocat pour me donner pareille réponse. L'expérience qu'il a acquise dans une autre partie de ce bâtiment l'a peut-être rendu habile dans l'art de donner ce qu'on pourrait appeler des réponses évasives. L'honorable député refuse-t-il de répondre à la question par un oui ou un non?

M. CARVELL: J'y ai déjà répondu trois fois.

M. DANIEL: Quant au fond de ce projet de loi, je n'ai rien à dire; mais à mon avis, s'il n'y a rien de plus à invoquer en sa faveur que ce que nous avons entendu de la bouche des honorables représentants de Carleton et de Westmoreland, il n'existe pas de raisons bien concluantes pour que le Parlement consente à constituer cette maison en corporation. Voudra-t-on me dire ce que c'est qu'une propriété "incorporelle", car s'il n'existe rien de tel, il vaudrait mieux biffer ces mots.

M. CARVELL: Que l'honorable député se donne la peine de faire venir de la bibliothèque un dictionnaire de droit; il n'aura aucune difficulté à y trouver les mots "biens incorporels". C'est élémentaire.

M. DANIEL: Si c'est élémentaire, l'honorable député n'aura peut-être pas de difficulté à nous dire ce que c'est. Dans Sheakespeare il est question d'"esprits incorporels"; mais je n'ai jamais entendu parler de "biens incorporels".

M. HUGHES: Me permettra-t-on de demander s'il entre dans les attributions de notre Parlement de constituer des "biens incorporels"? Je ne me figurais pas que notre autorité s'étendît au delà des confins de ce bas monde.

M. DANIEL: Je ne pense pas qu'il soit question de "biens incorporels" dans la loi de l'Amérique britannique du Nord.

M. HUGHES: La rédaction du paragraphe 1er est très ambiguë et très singulière. J'ai l'honneur de proposer qu'il soit amendé de façon à ce que la dernière ligne contienne les mots "pour les fins et usages de la corporation". Cela rendrait le sens clair. L'auteur voudra-t-il expliquer la signification du mot "quelconque" qui figure si fréquemment dans cet article?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est comme un grand nombre de mots dont se servent les avocats—cela ne fait ni bien ni mal.

L'hon. M. FOSTER: Et quand ils se font payer à raison de tant par mot?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. C'est comme les cheveux sur la soupe.

M. HUGHES: Supposons que des biens fussent légués à cette institution contrairement aux lois d'une province, est-ce que sa charte l'emporterait sur les lois de la province?

M. DANIEL: J'ai cherché le mot "incorporel" et je désire citer l'autorité à la Chambre.

M. CARVELL: Quelle est votre autorité?

M. DANIEL: Le dictionnaire de Webster.

M. CARVELL: Vous devriez vous procurer un dictionnaire de droit.

M. DANIEL: Ce livre vient de la bibliothèque et je suppose qu'il doit être considéré comme faisant autorité. L'interprétation donnée du mot "incorporel" est d'abord "non corporel"; deuxièmement, non composé de matière, n'ayant pas un corps matériel, immatériel". Je ne vois pas l'utilité de mettre dans ce bill quelque chose qui soit immatériel. Puis, en ce qui concerne son acception au point de vue du droit, il est dit: "Existant seulement au point de vue juridique, non susceptible d'être réellement vu, saisi ou possédé, n'étant pas un objet qui tombe sous les sens, intangible." Si telle est l'acception du mot, je crois que nous ferions mieux de le laisser de côté, et laisser au reste de l'article le soin de s'interpréter par lui-même.

M. HUGHES: L'auteur du bill aura-t-il la bonté d'expliquer le sens de cette expression? Nous devrions traiter toutes ces corporations également, vu qu'elles ne méritent ni d'être maltraitées ni d'être condamnées.

M. DANIEL: Je propose que les mots "corporel et incorporel" soient rayés de l'article 7.

M. W. M. MARTIN: Je m'oppose à ce que l'on retranche de cet article les termes de droit dont on se sert ordinairement pour conférer des pouvoirs aux corporations. Ces mots se trouvent dans un grand nombre de bills analogues, comme je pourrais le démontrer si j'avais le temps de faire des recherches. Il n'y a certainement pas de mal à les laisser dans le bill.

M. HUGHES: Il y a en cette Chambre un certain nombre d'avocats de second ordre dont l'opinion a quelque valeur. Il y a le conférencier de droit de Laval. J'aimerais à lui entendre exprimer son avis à ce sujet.

M. MONK: Je ne suis pas préparé à prendre part à la discussion.

M. HUGHES: Je suis informé de bonne source que le jeune astre légal de Régina, si brillant qu'il soit en politique, n'est pas une autorité en fait de droit, lorsqu'il dit que "corporel et incorporel" sont des mots dont on se sert dans un bill relatif à la propriété.

M. W. H. MARTIN: Si mon honorable ami veut se donner la peine de se renseigner, il constatera que tous les biens sont divisés en "corporel et incorporel" et que cette division existe depuis mille ans. Je m'oppose à ce que l'on supprime les termes juridiques dont on se sert dans toutes les autres lois d'autorisation.

M. DANIEL: Si les avocats de cette Chambre, ou tout autre honorable député veulent nous dire le sens de ces mots, je n'ai aucune objection à retirer mon amendement. Mais nul ne semble capable de nous dire qu'ils ont un sens. Le dictionnaire dit qu'ils ne veulent rien dire. Ils sont immatériels.

M. JAMESON: Dans un bill de cette nature, nous ne devrions pas nous amuser à fendre des cheveux. Bien que ces mots n'aient aucun sens pour les profanes, de fait ils occupent une place très importante dans le vocabulaire légal, et je crois que le bill devrait être adopté tel qu'il est.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 3.

L'hon. M. FOSTER: Les mots "ou non" dans la 5e ligne devraient être biffés.

La corporation peut aussi vendre, céder, échanger, aliéner, hypothéquer, mortgager, louer ou donner à bail les biens meubles ou immeubles qu'elle possède, soit par voie de placement pour les usages et les fins mentionnés en l'article qui précède ou non.

Le but de la corporation est limité à certaines fins, Il n'y a donc pas de raison pour que nous étendions ses pouvoirs pour donner des secours, acheter et vendre pour des fins autres que celles de la corporation.

M. W. M. MARTIN: J'admets que ces mots "ou non" devraient être retranchés, ainsi que le mot "soit" dans la 3e ligne.

(L'amendement est adopté.)

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 96), déposé par M. Gorman, concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Sur l'article 11:

11. L'article 2 du chapitre 55 des Statuts de 1900, l'article 2, du chapitre 74 des Statuts de 1907 et l'article 2 du chapitre 95 des Statuts de 1908 sont abrogés.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): C'est là un de ces articles abrogeant certaines lois. Il est un peu difficile de toujours savoir que le grande portée ont ces articles. Je crois qu'il a été convenu au comité que cet article serait ajouté au bill.

M. le PRESIDENT (M. Nesbitt): Nous avons demandé au rédacteur des lois de l'examiner.

L'hon. M. GRAHAM: Le Sénat a introduit plusieurs amendements abrogeant certains articles, et la portée de ces amendements peut être plus grande qu'elle ne paraît l'être. Par exemple, l'acte de 1904 peut être abrogé. Mais on peut avoir fait du travail en vertu de cet acte, et si nous l'abrogeons en entier, nous faisons peut-être quelque chose sans nous rendre bien compte de ce qui en résultera. Mais je crois que nous avons discuté cela avec le représentant du chemin de fer canadien du Pacifique. Quoi qu'il en soit, ces articles portant abrogation sont parfois dangereux.

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LE CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 61), déposé par M. Cash, concernant la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Il serait peut-être à propos de mentionner une affaire de forme, pour le cas où le point serait soulevé plus tard. Dans le feuilleton se trouve une erreur typographique grâce à laquelle le bill est désigné comme étant un bill concernant la compagnie du chemin de fer Canadian Northern d'Ontario. Le mot "d'Ontario" est là par erreur. Le bill concerne la compagnie du chemin de fer Canadian Northern.

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION GENERALE DU BILL DE L'INTERNATIONAL WATERWAYS CANAL AND CONSTRUCTION COMPANY.

M. CONMEE propose la 2e lecture du projet de loi (n° 119), constituant en corporation l'International Waterways Canal and Construction Company.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Ayant soulevé quelques objections contre ce bill la dernière fois qu'il a été discuté, je crois devoir dire quel est mon avis sur la situation actuelle du bill en tant qu'il s'agit de son auteur.

Notre honorable ami l'auteur du bill (M. Conmee) a admis la force de quelques-unes des objections que j'ai soulevées contre le bill, et il m'a autorisé à dire à la Chambre, ajoutant qu'il le dirait lui-même, si cela était nécessaire, que lors de la discussion au comité il déclarera qu'il est prêt à retirer quelques-unes des dispositions du bill qui prêtent à objection plus particulièrement en ce qui concerne le projet d'inclure la rivière Saskatchewan et aussi quant à la définition du mot "canal" qu'il admet être beaucoup trop large.

Vu que le bill contient des dispositions qui pourraient être adoptées avec avantage et vu qu'il est peut-être de l'intérêt public de constituer légalement une compagnie avec les sauvegardes convenables, je crois que nous devrions permettre la 2e lecture du projet de loi et son renvoi à un comité devant lequel toutes les parties intéressées pourront être entendues. J'ai reçu une communication de la chambre de commerce de Fort-William. Cette chambre de commerce désire être entendue. Elle aura l'occasion de l'être devant le comité, de même que tous les autres intéressés.

Ces observations faites, je n'insisterai pas davantage pour retarder la 2e lecture.

M. PERLEY: J'aimerais à savoir au juste quand le bill viendra devant le comité des chemins de fer, car j'ai reçu par la poste et par le téléphone des communications de la part de gens qui s'opposent fortement

à l'adoption du bill. J'ai remarqué que le ministre a parlé spécialement de la région de la Saskatchewan, mais ces objections viennent de la région de Fort-William. Ces objections sont sérieuses. On prétend que cela nuira aux droits d'exploitation des forces hydrauliques et autres droits dont jouissent les habitants de Fort-William et de Port-Arthur.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai aucun doute que le président du comité et le ministre des Chemins de fer verront à ce que toutes les occasions possibles soient données aux parties intéressées pour se faire entendre.

M. CONMEE: J'envoie à Port-Arthur et à Fort-William des exemplaires du bill avec les amendements projetés, et je serai heureux d'en envoyer à tout autre endroit et à tous les intéressés qui m'auront été signalés.

M. HUGHES: Pourquoi n'en pas envoyer un exemplaire à chaque député?

M. BOYCE: Je suis tout à fait d'accord avec l'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley) en ce qui concerne les objections qu'il a contre ce bill à divers points de vue. Sans parler de l'intervention relative à la rivière Saskatchewan, de nombreux intérêts se trouvent atteitns par les pouvoirs extraordinaires réclamés en vertu de ce bill. En conséquence, je demanderais au ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) de voir à ce que la date de l'examen du bill devant le comité, soit fixée de telle façon que les parties intéressées puissent avoir l'occasion d'être entendues. Les pouvoirs demandés sont de la nature la plus large possible, beaucoup trop large, et, vu que les intérêts publics et autres, ne semblent être sauvegardés en aucune manière, je crois que le bill doit être critiqué le plus sévèrement possible et traité avec la plus grande circonscription. Je demanderai si le bill contenant les amendements sera réimprimé et distribué parmi les députés, afin que nous puissions juger jusqu'à quel point l'honorable député de Thunder-Bay-et-Rainy-River se propose d'atténuer les dispositions de son bill; car j'espère que les amendements auront pour effet d'atténuer et non d'étendre la portée des pouvoirs qui sont réclamés.

M. BLAIN: Il ne conviendrait pas de demander à la Chambre d'autoriser le renvoi de ce bill au comité, sans que le député de Thunder-Bay-et-Rainy-River (M. Conmee) nous donne quelques éclaircissements. Nous ignorons absolument la nature de ces amendements. Le ministre des Travaux publics s'est opposé aux articles les plus importants du bill, lorsque ce projet est venu en discussion devant la Chambre, il y a quelque temps. Le promoteur du bill, à mon avis, devrait indiquer à la Chambre les modifications qu'il consent à laisser apporter au bill et les amendements projetés qu'il désire que le comité étudie.

M. CONMEE: Si je n'ai pas donné d'éclaircissements sur le bill aujourd'hui, c'est que je n'ai pas voulu faire perdre à la Chambre un temps précieux.

M. BLAIN: Expliquez les modifications apportées au bill.

M. CONMEE: Une de ces modifications répond aux vues exprimées par le ministre des Travaux publics. Lorsque le bill est venu en discussion, ces jours derniers, il a observé qu'à son avis l'interprétation qu'on pourrait lui donner, c'est que la compagnie aurait le pouvoir d'utiliser les eaux aujourd'hui navigables, que la compagnie n'a pas améliorées. Nous apporterons au bill un amendement, dans le but d'établir avec certitude que la compagnie ne saurait jouir de pareil privilège. En outre, le bill étendait les pouvoirs de la compagnie jusqu'à la rivière Assiniboine. C'était une erreur. C'est un emprunt fait à un ancien projet de loi présenté à la Chambre, il y a quelques années.

M. HUGHES: Quelle est l'erreur au sujet de la rivière Assiniboine?

M. CONMEE: La compagnie n'a jamais eu l'intention de prolonger ses travaux jusqu'à la rivière Assiniboine et elle ne demande pas ce pouvoir.

M. HUGHES: Dans quel article du bill la rivière Assiniboine figure-t-elle?

M. CONMEE: Au paragraphe *d* de l'article 8. Tout ce paragraphe est biffé. Afin de se rendre aux vœux exprimés par le ministre des Travaux publics au sujet de la rivière Saskatchewan, dans laquelle le Gouvernement, au dire du ministre, fera probablement quelques travaux d'amélioration, la compagnie a éliminé du bill toute allusion à cette rivière; actuellement, la limite des opérations de la compagnie à l'ouest est le lac Winnipeg. Les opérations ne vont pas au delà de cette limite.

M. HUGHES: Quelle modification apportez-vous au paragraphe *c*?

M. CONMEE: La 2e ligne et la dernière ligne en partie éliminées; "Winnipegosis et Manitoba, puis dans la rivière Saskatchewan et sur son parcours". Dans l'article 12, relativement aux plans, avant que la compagnie se mette à l'œuvre, il était décrété qu'elle devrait obtenir l'autorisation de l'exécutif. Maintenant, il est proposé qu'elle obtienne l'autorisation de la commission des voies navigables, ainsi que celle de l'exécutif.

L'article 14 est biffé, cet article 14, on le sait, figurait là, à titre de sauvegarde, pour empêcher la compagnie d'exercer quelque pouvoir sur les forces hydrauliques. Cet article est rayé et il figure au bill une disposition plus étendue qui ralliera, j'espère, l'approbation de la Chambre. Voici le nouveau texte:

Nulle disposition de la présente loi ne saurait être interprétée comme attribuant à la Compagnie quelque pouvoir ou droit exclusif dans ou sur quelque étendue d'eau, rivière, cours d'eau, lac, chenal ou sur tout autre privilège de prise d'eau non érigés ou construits, ou en cours de construction par la Compagnie. Toutes les étendues d'eau, lacs, rivières, cours d'eau ou privilèges de prise d'eau intéressés ici qui ne sont pas faits, construits ou en cours de construction par la Compagnie demeurent à tous égards dans la même situation que si on n'eût pas adopté la présente loi.

Voilà qui enlèvera tout prétexte à des observations comme celles formulées par le député d'Algoma (M. Boyce), prétendant que ce bill confère de trop grands privilèges à la compagnie en question. Il chercherait en vain dans un code de lois quelconque un bill donnant l'autorisation législative soit à un chemin de fer soit à une compagnie de canal qui contienne autant de sauvegardes qu'on en trouve dans ce bill.

M. BLAIN: Quelle disposition existe-t-il au sujet des eaux du lac Manitoba et du lac Winnipeg?

M. CONMEE: Les opérations de la compagnie n'atteignent nullement les eaux du lac Manitoba. La compagnie n'exerce aucun droit sur un seul cours d'eau.

L'hon. M. PUGSLEY: Se propose-t-on de rayer du bill le lac Manitoba?

M. CONMEE: Relisons l'article 1 qui donne l'interprétation du mot "canal". Les modifications apportées à ce projet de loi tendent à faire disparaître les objections signalées par le ministre des Travaux publics. La rédaction avait peut-être une portée trop générale—je ne saurais me prononcer à cet égard, n'étant pas suffisamment versé dans les questions de droit—mais le ministre y a vu quelque chose de défectueux. Voici le texte de l'article 1er modifié:

"Canal" comprend écluses d'ascension, chenaux, abords de canal, ou autres cours d'eau creusés, érigés ou construits par la compagnie et renferme en outre tous les ouvrages dont la construction est nécessaire pour les canaux, les cours d'eau ou chenaux, dans le but de réaliser les objectifs de la présente loi.

Les pouvoirs de la compagnie se trouvent ici limités aux ouvrages artificiels qu'elle peut elle-même construire. Elle n'obtient aucun pouvoir sur une chute d'eau quelconque. Cette interprétation du mot "canal" dissipe tout doute sur la possibilité d'un résultat semblable à celui naissant de l'interprétation donnée au bill, l'autre jour, au cours du débat dont il a été l'objet.

S'il n'en est pas ainsi, qu'il me suffise de dire aux députés que ce bill doit être renvoyé au comité, et que c'est là qu'il convient de le modifier. S'il est possible d'y apporter quelque amendement tendant à protéger le public, relativement aux pouvoirs ou de formuler quelque proposition en vue d'améliorer le bill qui ne compromette pas son objet, je me ferai un plaisir de veiller à ce qu'on l'adopte, quel que soit l'auteur de cette proposition.

M. HUGHES: L'honorable député fera-t-il imprimer ses amendements?

M. CONMEE: Je pourrais faire imprimer une douzaine d'exemplaires du bill modifié, pour distribuer parmi les membres du comité.

M. BOYCE: Il faudrait faire réimprimer le bill, pour que les amendements puissent être distribués. A la lumière du passé, j'ai appris qu'il importe toujours, dans l'intérêt public, de donner toute la publicité possible aux projets de loi que l'honorable député (M. Conmee) présente ici ou aux amendements qu'il peut y apporter. Il faudrait donc faire réimprimer ce bill et lui donner toute la publicité possible. L'honorable député modifie-t-il la définition du mot "force" dans le bill?

M. CONMEE: J'ai rayé de l'alinéa *h* le mot "fournir l'usage."

M. BOYCE: Mon honorable collègue donne au mot "force" une interprétation toute particulière et tant soit peu large et générale.

M. CONMEE: Peu importe que pareille interprétation existe ou non. Je ne me rends guère compte de son utilité; du reste, c'est l'œuvre des avocats et non pas la mienne.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): A l'exception de mon honorable collègue (M. Conmee), je connais probablement aussi familièrement que tout autre député ici les divergences d'opinion qui ont surgi au sujet des chutes d'eau dans la contrée en question.

Pendant nombre d'années, l'assemblée législative provinciale a été le théâtre des différends soulevés au sujet de certaines compagnies constituées législativement dans le but de développer les chutes Kekebeka et la rivière Kaministiquia, et voilà pourquoi il conviendrait, à mon avis, que les citoyens de ces localités aient voix au chapitre sur une mesure législative de pareille importance. Je n'ai pas exprimé d'opinoin sur ce bill; j'attends, pour émet-

tre un avis que ce projet vienne en discussion devant le comité; mais il serait préférable de faire réimprimer les amendements proposés, afin que la Chambre en connaisse bien la nature. La réimpression de ces amendements n'est pas une affaire de longue haleine; elle n'entraînera guère de frais et l'intérêt public le demande. Quelques-uns de nos collègues sont peut-être d'avis que j'ai affiché trop de zèle en provoquant le renvoi devant le comité de certains projets de loi d'intérêt public, et cela afin que les intéressés puissent avoir voix au chapitre. Je n'ai pas suivi la pratique parlementaire à cet égard; mais nous sommes tous ici à titre de représentants du peuple, et lorsqu'il y a certains intérêts en jeu, il importe de mettre les intéressés en mesure d'exprimer leurs vues.

Le président du comité des chemins de fer s'est rangé à cet avis et a désigné certains jours pour l'audition des personnes intéressées dans certains projets de loi devant le comité, bien qu'elles n'aient pas demandé qu'on les entende. Le président du comité invitera les représentants de toute municipalité intéressée à se présenter, un jour désigné, afin de faire connaître leurs vues. Déjà, nous avons reçu des communications de Fort-William touchant ce bill, et à mon avis il ne conviendrait pas de poursuivre davantage sa délibération, tant que cette municipalité n'aura pas été en lieu de se faire représenter, si elle le désire. Il faudrait faire réimprimer le bill.

M. HENDERSON: Le ministre affirme-t-il que ce bill sera réimprimé, avant de revenir devant le comité des chemins de fer? Pourquoi ne le ferait-il donc pas réimprimer, avant son renvoi au comité, afin que nous puissions agir en connaissance de cause.

M. l'ORATEUR: La Chambre est appelée à décider si le bill en discussion sera renvoyé au comité.

L'hon. M. GRAHAM: Je suggérerais que le greffier de la Chambre fasse réimprimer le bill, et alors nous pourrions étudier en comité le texte ainsi réimprimé. Tout cela peut se faire sans passer par la filière administrative.

(La motion est adoptée et le bill est renvoyé au comité.)

QUESTIONS

LA BAIE COURTENAY.

M. DANIEL demande:

1. Le Gouvernement a-t-il fait quelques arrangements à l'égard d'un terminus pour le Grand-Tronc du Pacifique à la baie de Courtenay, ou ailleurs, dans ou près le port de Saint-Jean (N.-B.)?

2. A-t-on préparé des plans et des rapports au sujet du dragage nécessaire, ainsi que des quais, jetées, brise-lames et installations de tête de ligne qui seront requis à la baie de Courtenay? Dans l'affirmative, le Gouvernement va-t-il les déposer sur le bureau de la Chambre?

3. Quelle est la somme de dragage requise, et quelle est la quantité estimative de déblais de terre et de roche respectivement, qui devra s'effectuer?

4. Quel est le coût approximatif du dragage, et quel est le coût estimatif des quais, jetées, entrepôts et installations de tête de ligne en général, en sus du coût approximatif du dragage?

5. Quelle sera la plus grande quantité de déblais nécessaire, celle dans le sol ordinaire ou celle dans la roche?

6. Des devis et plans ont-ils été préparés pour le dragage à la baie de Courtenay, et des soumissions ont-elles été demandées? Dans l'affirmative, quelle a été le chiffre du cautionnement exigé avec les soumissions?

7. Des soumissions ont-elles été reçues? Dans l'affirmative, le Gouvernement va-t-il faire connaître les noms de chaque soumissionnaire, le prix de chaque soumission, ainsi que le montant du cautionnement qui a accompagné chaque soumission?

8. Quelque soumission a-t-elle été acceptée, et le marché signé? S'il en est ainsi, le Gouvernement va-t-il déposer sur la table de la Chambre copies de ce marché, des avis demandant des soumissions, avec les conditions requises; ainsi que des plans et devis sur lesquels le marché est basé?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Non.

2. Des instructions ont été données à l'ingénieur H. M. Davy pour faire des épreuves de sondage dans la baie de Courtenay, en vue de se rendre compte de la composition des terrains qui se trouvent à une profondeur de 32 pieds au-dessous de l'étiage; un rapport sur ces sondages, accompagné d'un plan se trouve au département. Des études préliminaires ont été faites en vue de la construction de quais, etc., mais les plans ne sont pas assez avancés pour les soumettre au Parlement.

3. Environ 8,000,000 de verges cubes, comprenant très peu de roche.

4. a) $2,000,000 de travaux qui seront faits avec la drague suceuse. Si le travail est fait au moyen des dragues de l'administration, on estime que la dépense pourra être de beaucoup inférieure; b) les devis n'ont pas été définitivement arrêtés car ils dépendront da la dimension des quais, des bassins, des entrepôts et des installations générales de terminus dont la construction se prolongera pendant un certain nombre d'années.

5. Dans le sol ordinaire.

6. a) Aucun devis spécial n'a été préparé; il a été décidé par le département que les devis pour le port de Saint-Jean ainsi que le plan et le rapport mentionnés plus haut étaient suffisants pour donner tous les renseignements que l'on avait l'intention de fournir aux soumissionnaires; b) oui; c) $6,000.

7. a) Oui.

b)

Noms et adresses des soumissionnaires.	—	Prix par verge cube.			
		Mesure d'allège.		Matiè. rejet. sur les bords.	
		Roche ou galets extraits par 2 verges cubes.	Autres matières.	Roche ou galets extraits par 2 verges cubes.	Autres matières.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Maritime Dredging and Construction Company, St. John (N.-B)		5 00	0 35 0 50	5 00	0 35
		Barre de Beacon, 0·50 par verge cube ; baie de Courtenay, 0·35 per verge cube si le dragage est fait par drague à mâchoire ou drague à cuillère ; 0·25 si le dragage est fait par drague suceuse et si les matières extraites sont utilisées pour remplir le brise-lames projeté et le mur de revêtement.			
The Dominion Dredging Co., Limited, Ottawa.	Port de Saint-Jean y compris la baie de Courtenay.	4 90	0 39½	3 00	0 30
G. S. Mayes, St. John (N.-B).	Port de Saint-Jean y compris la baie de Courtenay. Superficie connue sous le nom de baie de Courtenay.	Mesure d'allége. Galets extraits, par 2 verges cubes. $10.60 par v. c. Roche explosée 28.00 " Autres matières 0.79 " Matières rejetées sur les bords Galets extraits, de 1½ à 2 vgs cubes. $ 9.00 " Galets extraits, par 2 verges cubes. 19.80 " Roche explosée 28.00 " Autres matières 0.79 "			
	Superficie commençant du C.P.R. et s'étendant à 1,600 pieds à l'ouest jusqu'au phare de Beacon, propriété du C.P.R.	Mesure d'allége, remorquées jusqu'au dépotoir. Galets, ½ à 2 verges cubes $ 9.00 par v. c. Galets extraits, 2 verges cubes. 18.20 " Roche 27.00 " Autres matières 0.74 " Matières enlevées, même prix.			
	Superficie, depuis le phare au nord jusqu'à l'extrémité du C.P.R., lisière de 1,600 pieds mentionnée plus haut.	Même prix que pour la superficie de la baie de Courtenay.			

c) La Maritime Dredging Company a déclaré en faisant sa soumission qu'elle avait en dépôt au département un chèque de $6,000 pour dragage dans la province du Nouveau-Brunswick, et qu'elle pensait que le dit chèque servirait de garantie pour la soumission actuelle. En présence de l'étendue des travaux à exécuter, la compagnie a été invitée à faire un dépôt supplémentaire de $600, ce qu'elle a fait. Les autres soumissions étaient accompagnées d'un chèque de banque accepté pour $6,000.

8 a). L'offre de la Maritime Dredging Company a été acceptée et un marché a été passé avec elle pour le dragage de la partie ouest du port. Il n'a pas été passé de marché pour draguer la baie de Courtenay, mais la compagnie s'est engagée à exécuter les travaux de dragage à cet endroit au prix fixé dans la soumission, si le Gouvernement lui demandait de les faire; b) oui si une motion est présentée dans ce but.

ENTREE A BRANDON DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. ROCHE demande:

1. Le Gouvernement ou quelqu'un de ses membres, a-t-il reçu copie d'une résolution adoptée par l'Association des producteurs de grains du Manitoba, lors de sa récente réunion à Brandon, concernant l'entrée dans Brandon

du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement a-t-il pris les mesures pour accéder à la demande formulée dans ladite résolution, et dans ce cas, lesquelles?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui une copie de la résolution a été reçue par le département des Chemins de fer et des Canaux le 27 décembre 1909.

2 Le département a fait un accusé de réception de la résolution et en a adressé une copie à M. E. J. Chamberlain, vice-président et gérant général du Grand-Tronc-Pacifique.

CONSTRUCTION D'UNE DRAGUE.

M. MONK demande:

1. Le Gouvernement fait-il actuellement, ou a-t-il fait construire à Sorel une drague sous la direction de l'ingénieur Kennedy, ci-devant du port de Montréal?

2. Dans l'affirmative, quel est le coût, ou le coût estimatif, de construction de cette drague?

3. Est-il exact que ladite drague a été reconnue incapable de porter ses ancres sans sombrer, même avant d'avoir reçu à bord sa provision de charbon?

4. Ladite drague a-t-elle été trouvée impropre au service? Dans l'affirmative, sous quel rapport et pour quelles raisons?

5. A-t-on donné des ordres pour allonger ou élargir ou modifier ladite drague, et sous quels rapports?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. Le Gouvernement fait construire une drague à Sorel d'après des plans préparés par M. John Kennedy, ci-devant ingénieur en chef de la commission du port de Montréal.

2. Le coût estimatif est de $230,000.

3. Non.

4. On a considéré qu'il n'y avait pas assez d'espace entre la ligne de flottaison et le pont, pour travailler dans les forts courants.

5. La drague est allongée de 25 pieds pour la rendre plus flottable et augmenter l'espace entre la ligne de flottaison et le pont.

PROJET DE TRAITE CONCERNANT LES VOIES FLUVIALES.

M. MAGRATH demande:

1. Sous le régime du traité projeté touchant les voies fluviales, les Etats-Unis auront-ils le droit absolu de se servir du canal de la baie Georgienne, et aux mêmes conditions que le Canada?

2. Et, en vertu du même traité, le Canada aura-t-il les mêmes droits de se servir des voies de communication par eau reliant le lac. Michigan au golfe du Mexique, par le chemin du canal de drainage de Chicago?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de de la Justice): Ce projet de traité a trait aux eaux mitoyennes et aux cours d'eau et canaux reliant les eaux mitoyennes et partant, ne concernerait pas l'usage, par les Etats-Unis, du canal de la baie Georgienne, s'il était construit, ni l'usage, pour le Canada, du canal reliant le lac Michigan au golfe du Mexique, par le canal de drainage de Chicago; mais il est possible que les dispositions du traité de Washington (1871) s'appliquent à l'une ou l'autre de ces routes navigables.

COMMISSION CONCERNANT L'ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL.

M. GUTHRIE demande:

1. Quelle proposition le Gouvernement a-t-il adressée aux premiers ministres des différentes provinces au suiet de la création d'une commission de l'enseignement technique?

2. Quelles réponses a-t-il reçues des premiers ministres des différentes provinces?

L'hon. W. L. MACKENZIE KING (ministre du Travail):

1. Le Gouvernement a adressé la lettre suivante aux premiers ministres des différentes provinces:

Ministère du Travail,
Ottawa, 13 décembre 1909.

Cher monsieur,—Le gouvernement fédéral songe à instituer une commission d'enquête chargée de s'informer des besoins et des ressources actuelles du Canada, sous le rapport de l'enseignement professionnel et technique, ainsi que des systèmes et méthodes en usage dans les autres pays, plus particulièrement en Angleterre, en France, en Allemagne et aux Etats-Unis. Il est entendu que la commission n'aura d'autre but que de recueillir des renseignements et ces renseignements seront ensuite publiés dans un rapport spécial qui sera mis à la disposition des provinces et pourra être distribué au public.

Je dois dire que le Gouvernement est d'opinion qu'une commission comme celle qu'il propose pourrait rendre de précieux services au pays, en général, vu qu'elle pourrait instruire l'enquête sur une plus grande échelle que ne pourraient ou ne désireraient le faire les provinces, individuellement, sans compter que les enquêtes entreprises par les provinces individuellement, donneraient inévitablement lieu à des répétitions du travail et à une augmentation des dépenses.

Le Gouvernement reconnaît, cependant, que le travail d'une telle commission, pour avoir une valeur nationale, doit avoir l'approbation cordiale des gouvernements des différentes provinces du Canada, et je vous écrit pour savoir si l'institution, par les autorités fédérales, d'une commission de la nature et de la portée de celle que nous avons en vue aurait l'approbation de votre gouvernement et pour savoir aussi, vu que des doutes ont été exprimés sur ce point, si un défaut de juridiction quelconque serait invoqué contre la mise à exécution de ce projet.

Bien sincèrement à vous,
(Signé): W. L. MACKENZIE KING.

Nous avons reçu les réponses suivantes:

Premier ministre de la Nouvelle-Ecosse,
Halifax (N.-E.), 23 décembre 1909.

L'honorable W. Mackenzie King,
Ministre du Travail,
Ottawa (Ont.).

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous adresser un accusé de réception de votre lettre du 13 courant, concernant l'opportunité d'instituer une commission d'enquête relative aux besoins de l'enseignement professionnel.

Je me rejouirais de voir votre Gouvernement nommer une telle commission; de fait, je la désirais depuis longtemps et vous pouvez être certain, si cette commission est nommée, qu'elle recevra la cordiale approbation du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

Votre tout dévoué,
(Signé): G. H. MURRAY.

Ile du Prince-Edouard,
Cabinet du premier ministre,
Charlottetown, 18 décembre 1909.

L'honorable Mackenzie King,
Ministre du Travail,
Ottawa (Ont.).

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous adresser un accusé de réception de votre lettre du 13 courant, concernant l'opportunité, pour le gouvernement fédéral de nommer une commission d'enquête chargée de s'informer des besoins et des ressources actuelles du Canada, sous le rapport de l'enseignement professionnel, ainsi que des systèmes et méthodes en usage dans les autres pays, etc. Vous demandez l'approbation du gouvernement de cette province et si on y objecterait le défaut de juridiction.

En réponse, j'ai l'honneur de vous dire que notre gouvernement approuve le projet, et je vous donne l'assurance que le défaut de juridiction ne sera pas invoqué. Je considère que l'institution d'une telle enquête serait profitable à tout le pays et que nous avons tout intérêt à obtenir tous les renseignements possible sur une question aussi importante.

Votre tout dévoué,
(Signé): F. L. HASZARD.

Nouveau-Brunswick.—Cabinet du premier ministre,
Saint-Jean (N.-B.), 16 décembre 1909.

L'honorable Mackenzie King,
Ministre du Travail,
Ottawa (Ont.).

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous adresser un accusé de réception de votre lettre du 13 courant, m'informant que votre gouvernement songe à nommer une commission d'enquête chargée de s'informer des besoins et des ressources actuelles du pays, sous le rapport de l'enseignement professionnel, ainsi que des systèmes et méthodes d'enseignement professionnel en usage dans les autres pays, plus particulièrement l'Angleterre, la France, l'Allemagne et les Etats-Unis.

Je seconde absolument les vues du gouvernement fédéral et je considère que l'institution de cette enquête rendrait de précieux services au pays tout entier et je n'hésite pas à dire que la nomination, par le gouvernement fédéral d'une commission de la nature et de la portée de celle qu'il a en vue, serait bien vue de mon gouvernement et qu'il ne s'y opposerait pas en invoquant un manque de juridiction.

Votre tout dévoué,
(Signé): J. D. HAZEN.

Cabinet du premier ministre, province de Québec,
Québec, 30 décembre 1910.

L'honorable Mackenzie King,
Ministre du Travail,
Ottawa (Ont.).

Monsieur le ministre,—J'ai soumis à mes collègues du conseil exécutif la lettre que vous avez bien voulu m'adresser le treize de ce mois pour demander si le gouvernement de la province de Québec approuverait la nomination, par les autorités fédérales, d'une commission chargée de faire enquête sur l'enseignement technique en ce pays.

Nous sommes d'opinion, mes collègues et moi, que tout ce qui touche à l'instruction publique, qu'il s'agisse d'enseignement spécial ou d'enseignement général est du ressort exclusif des provinces, et je tiens à vous l'écrire afin qu'il n'y ait pas de malentendu à ce sujet. D'autre part, comme vous me donnez l'assurance que les autorités fédérales, en instituant une commission d'enquête, n'auraient tout simplement en vue que de prêter leur concours aux gouvernements provinciaux en faisant recueillir des renseignements qu'elles mettraient ensuite à la disposition de ces derniers, nous ne voyons pas d'objection à la nomination d'une telle commission.

Veuillez agréer, monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments bien distingués,

Le premier ministre,
(Signé): LOMER GOUIN.

Cabinet du premier ministre et président du conseil d'Ontario,
Toronto, 16 décembre 1909.

L'honorable W. Mackenzie King,
Ministre du Travail,
Ottawa (Ont.).

Cher monsieur,—Je comprends que le but de cette commission chargée de s'enquérir des besoins et des ressources actuelles de l'enseignement professionnel dans ce pays, ainsi que les systèmes et méthodes en usage dans les autres pays, se bornera à recueillir des renseignements. S'il en est ainsi, je ne vois aucune objection à la nomination de la commission et la province d'Ontario ne s'y opposera pas.

Bien à vous,
(Signé): J. P. WHITNEY.

Province du Manitoba, bureau du premier ministre,
Winnipeg, 16 décembre 1909.

L'honorable M. W. Mackenzie King,
Ministre du Travail,
Ottawa (Ont.).

Cher monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 13 décembre, relative à l'opportunité de nommer une commission d'enquête pour s'informer de l'enseignement industriel et technique au Canada. Je comprends parfaitement que l'enseignement est une question qui est du ressort entier, d'après la constitution, des différentes provinces, et qu'il est bien délicat de donner l'avis que vous nous demandez de soumettre. Cette ques-

tion est importante et j'estime, étant donnés les progrès rapides qu'on relève dans les différentes branches de l'industrie, aujourd'hui, au Canada, il est nécessaire d'apporter plus d'attention à l'enseignement technique qu'on ne l'avait fait dans le passé. Il me ferait certainement plaisir de constater qu'on porte plus d'intérêt à cette question et que nos jeunes gens deviennent plus aptes à remplir les situations industrielles qui leur sont offertes, grâce à un enseignement technique de premier ordre qui les rend aptes à remplir les situations responsables et importantes qu'on réserve à ceux qui sont véritablement capables de les occuper.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé): R. P. ROBLIN,
Premier ministre.

Conseil Exécutif, Saskatchewan,
Régina, le 21 décembre 1909.

L'honorable Mackenzie King,
Ministre du Travail,
Ottawa (Ont.).

Cher monsieur King,—J'ai reçu en son temps votre lettre du 13 décembre à propos de l'enseignement technique et du projet que votre gouvernement étudie aujourd'hui, d'instituer une enquête par une commission royale, et qui demande aussi si cette proposition agrée au gouvernement de la Saskatchewan, et si nous soulevons des objections contre ce projet à propos de juridiction.

Je puis aisément déclarer que le gouvernement de la Saskatchewan ne soulèvera aucune objection à l'enquête proposée par le gouvernement fédéral; au contraire, nous croyons que ce dernier possède l'autorité nécessaire pour étudier cette question en la façon proposée; que c'est une question que le gouvernement central pourra régler d'une manière plus efficace, plus économique que ne sauraient le faire les gouvernements provinciaux; de plus, puisque l'enseignement industriel et technique concerne intimement le commerce et la navigation, on devrait les étudier en se plaçant à un point de vue plutôt national que provincial.

Croyez-moi, votre bien sincère serviteur,
(Signé): WALTER SCOTT.

Cabinet du premier ministre, Alberta,
Edmonton, Alberta, 28 décembre 1909.

L'honorable Mackenzie King,
Ministre du Travail,
Ottawa (Ont.).

Cher monsieur,—L'honorable premier ministre M. Rutherford me charge d'accuser réception de votre lettre du 13 relative à l'opportunité pour le gouvernement du Dominion de nommer une commission d'enquête pour s'informer des besoins et de la formation présentement donnée par tout le Canada au point de vue de l'enseignement professionnel et technique.

L'honorable premier ministre me charge de dire que cette proposition reçoit l'approbation cordiale de son gouvernement.

Votre très dévoué,
(Signé): M. J. MACLEOD.
Greffier du conseil exécutif.

Gouvernement de la province
de la Colombie-Anglaise,
Cabinet du premier ministre,
Victoria, 15 janiver 1910.

L'honorable Mackenzie King,
Ministre du Travail,
Ottawa (Ont.).

Cher monsieur,—Je veux confirmer comme suit la dépêche que je vous ai envoyée le 10 janvier: Vu l'absence du ministre de l'Instruction publique avec lequel je voudrais conférer, je regrette de n'avoir pu répondre plus tôt à votre lettre relative à l'enseignement technique. Il est maintenant de retour et une réponse vous sera adressée bientôt.

Ayant eu, depuis, l'occasion de consulter le ministre de l'Instruction publique je désire déclarer que la nomination d'une commission par le gouvernement fédéral pour s'enquérir de cette question de l'instruction professionnelle et technique par la pratique, reçoit l'approbation de ce gouvernement.

Le gouvernement de cette province n'a pas l'intention de s'opposer à l'attitude prise par vous en invoquant les privilèges de juridiction. Je pourrais ajouter que ce gouvernement facilitera avec plaisir tout ce que vous pourrez faire, et qu'il vous aidera dans l'exécution de ce projet.

Votre tout dévoué,
(Signé): RICHARD McBRIDE.

DIGUE SUR LA RIVIERE MONTREAL.

M. WRIGHT demande:

L'entreprise pour la construction de la digue sur la rivière Montréal près Latchford a-t-elle été accordée? Dans l'affirmative: a), à qui; b), quand les travaux doivent-ils être terminés?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Oui.

2. W. H. Sinclair et D. B. Campbell.

b) La convention stipule que les travaux devront être terminés le 1er avril 1911.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL—COMMISSIONS SUR FOURNITURES.

M. J. D. TAYLOR demande:

1. Le Gouvernement, ou l'un de ses membres, ou bien les commissaires du chemin de fer transcontinental, ou l'un quelconque d'entre eux, ont-ils été informés que quelque personne maintenant ou antérieurement au service de l'Etat ou de la commission, a tiré profit ou essayé de tirer profit d'opérations financières avec les entrepreneurs ou sous-entrepreneurs ou autres personnes intéressées dans la construction dudit chemin de fer, ou dans la fourniture d'approvisionnements pour ladite entreprise, ou encore a reçu ou tenté de recevoir de ces sources quelque argent pour des propriétés transférées ou que l'on projetait de transférer au cours de leur emploi, relativement à cette entreprise?

2. S'il en est ainsi, ces personnes pouvaient-elles, en raison de leur emploi, exercer quelque influence sur les rapports relatifs aux quantités ou à la classification des déblais tombant sous le coup de quelque contrat?

3. Quand et de quelle manière ces informations ont-elles été reçues, et quelles mesures a-t-on prises ou se propose-t-on de prendre à cet égard?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1, 2, 3. Le ministre n'a pas connaissance de cette information.

WM ANGUS, MERIDALE, MANITOBA.

M. ROCHE demande:

1. Wm Angus, de Meridale, Manitoba, a-t-il été nommé commissaire pour les fins de naturalisation en vertu de la loi de naturalisation?

2. Est-il employé par le département de l'Intérieur en qualité de garde-feu ou autrement? Dans l'affirmative, quel salaire reçoit-il?

L'hon. CHARLES MURPHY (secrétaire d'Etat):

1. Oui.

2. Non.

L'ILE DOUGLAS, DALHOUSIE, NOUVEAU-BRUNSWICK.

M. CROCKET demande:

1. Quand le Gouvernement a-t-il acheté l'île Douglas, à Dalhousie (N.-B.)?

2. De qui l'a-t-il achetée et à quel prix?

3. Pour quel objet l'achat a-t-il été fait?

4. Combien d'acres l'île contient-elle?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. Le Gouvernement a acheté l'extrémité est de l'île Douglas, contenant 1-28 100 acres, avec le droit de passage par expropriation le 21 décembre 1908.

2. Quand les plans de l'expropriation ont été produits, cette île appartenait à la compagnie de bois de Dalhousie, à responsabilité limitée. Jusqu'à présent nulle indemnité n'a été payée à la compagnie.

3. Pour se procurer l'emplacement du phare de cette île.

4. Environ 3 acres.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL—L'INGENIEUR BENJAMIN BOURGEOIS.

M. LENNOX demande:

1. M. Benjamin Bourgeois, ingénieur de l'Etat, employé sur la division de l'est du Transcontinental, a-t-il été renvoyé du service? Dans l'affirmative, à quelle date et pour quelle raison?

2. M. Bourgeois a-t-il donné sa démission comme ingénieur? S'il en est ainsi, quand et pour quel motif?

3. Qui avait proposé M. Bourgeois?

4. Qui a demandé son renvoi, et pour quelle raison?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui, après enquête.

M. J. D. TAYLOR.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Benjamin Bourgeois nommé ingénieur à la tête d'une équipe à la recommandation de M. H. D. Lumsden, ingénieur en chef, en septembre 1904. Il remplissait la fonction d'ingénieur divisionnaire sur le lot "B" à la recommandation de M. H. D. Lumsden au mois de juin 1906.

4. Même réponse que celle donnée à la première question.

PROLONGEMENT DES FRONTIERES PROVINCIALES.

M. JAMESON demande:

1. Connaissance a-t-elle été donnée aux gouvernements des provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ou à l'un ou l'autre des deux, de la résolution adoptée par cette Chambre en 1908, par laquelle il est proposé d'ajouter à la province de Québec une partie du district de l'Ungava, et aux provinces du Manitoba et de l'Ontario, une partie du district de Kéwatin? S'il en est ainsi, quand l'avis en a-t-il été donné?

2. L'un ou l'autre des gouvernements des provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick a-t-il soulevé quelque objection contre le projet d'augmenter la superficie des provinces de Québec, de l'Ontario et du Manitoba, ou a-t-il mentionné certaines conditions qui devraient être attachées à cette cession de territoire?

3. Si la chose a eu lieu, quelques décisions ont-elles été prises à cet égard, ou quelque réponse donnée, et quelles sont-elles, s'il en est?

4. Le Gouvernement admet-il que les quatre provinces qui ont formé d'abord la Confédération, savoir: Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse, ont des intérêts conjoints dans le territoire de Kéwatin ou l'Ungava?

5. Dans toute disposition de ces territoires, tiendra-t-on compte des intérêts des provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse? S'il doit en être ainsi, de quelle manière s'y prendra-t-on? Si l'on ne doit pas tenir compte de ces intérêts, pour quelle raison?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. Non.

2. Non.

3. Aucune.

4. Il n'appert pas que les quatre provinces qui composaient la Confédération à son origine aient un intérêt différent de celui des autres provinces qui en ont fait partie depuis 1867.

5. Dans la résolution adoptée le 13 juillet 1908, on énonçait le principe que dans toute législation se rapportant au prolongement des frontières des provinces de Québec, du Manitoba et de l'Ontario, rien ne serait fait pour diminuer ou augmenter la représentation d'aucune de ces provinces en cette Chambre, et le Gouvernement se trouve lié par cette résolution.

PAIEMENT DE SUBVENTIONS A LA SASKATCHEWAN.

M. LAKE demande:

Quel est le montant total de la compensation payée pour terres publiques aux provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta respectivement, aux termes de l'article 20 des actes de l'Alberta et de la Saskatchewan depuis le 1er juillet 1905 jusqu'au 31 décembre 1909.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): $2,109,375.

L'EMPLACEMENT DES CASERNES SUR LES BORDS DE LA RIVIERE HUMBER.

M. MACDONELL demande:

1. Le Gouvernement a-t-il aliéné le terrain situé sur les bords de la rivière Humber, près Toronto, acheté il y a quelques années par l'Etat, et sur lequel on avait projeté d'ériger de nouvelles casernes? Dans l'affirmative, à quelle date, à qui et à quel prix l'a-t-il vendu? La vente a-t-elle eu lieu par voie d'enchère annoncée dans les journaux ou autrement.

2. Si ledit terrain a été vendu, qui a conseillé le changement de l'emplacement desdites casernes, et quelles sont les raisons qui ont motivé ce changement?

3. Si l'on a décidé de changer d'emplacement, quel emplacement nouveau a-t-on acquis, quels en sont le prix et la superficie, de qui l'a-t-on acheté et quels sont les autres détails de la transaction?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Non.

2 et 3. Réponse au n° 1.

RELEVEMENT DU TRAITEMENT DES INSPECTEURS DES POSTES.

M. ARMSTRONG demande:

1. Les inspecteurs des bureaux de poste ont-ils envoyé des pétitions et des délégués au ministre des Postes pour obtenir le relèvement de leur traitement? Dans l'affirmative, le Gouvernement a-t-il fait droit à ces demandes? Dans la négative, pourquoi?

2. A-t-on relevé le traitement de quelques-uns de ces fonctionnaires depuis l'établissement de la Confédération? Dans l'affirmative, à quelle date, et quelle augmentation leur a-t-on accordée?

3. Attribuait-on autrefois à ces fonctionnaires des allocations dont ils ne jouissent plus aujourd'hui?

4. Leur travail s'est-il accru au cours des dix années dernières? Dans l'affirmative, en quelle proportion?

5. Les inspecteurs font-ils partie du service extérieur ou du personnel chargé par le Parlement de s'enquérir des faits et de faire rapport directement au ministre?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. Un certain nombre d'inspecteurs ont demandé le relèvement de leur traitement. Ces demandes n'ont pas encore été mises à l'étude.

2. L'échelle des traitements est changée depuis le 13 août 1903. L'ancienne échelle était comme suit:

2e classe, à la nomination..	$2,000
Au bout de 10 années de service..	2,200
Au bout de 20 ans de service..	2,400
1re classe, à la nomination..	2,200
Au bout de 10 ans de service.. ..	2,400
Au bout de 20 ans de service..	2,600

En 1903, on abrogea la loi répartissant les inspecteurs en deux classes, et l'échelle des traitements fut fixée comme suit:

A la nomination, $2,000, avec augmentation de $50 par année pendant six ans et, après cela, augmentation de $100 par année, jusqu'à concurrence du maximum de $2,600.

3. Non, si ce n'est qu'on leur allouait autrefois tant par jour pour subvenir à leurs frais de déplacement, tandis qu'on leur paie aujourd'hui le chiffre réel de leurs frais de voyage. Ce changement date de février 1893.

4. Dans ce service comme dans tous les autres du ministère des Postes, la somme du travail à accomplir s'est accrue proportionnellement au degré de développement du pays.

5. Les inspecteurs des postes font partie de ce que l'on appelle le "service extérieur."

LE BUREAU DE POSTE DE WINDYGATES.

M. SHARPE demande:

Le Gouvernement a-t-il reçu des colons établis à Windygates, une pétition s'opposant au déplacement du bureau de poste? Dans l'affirmative, combien de noms se trouvaient inscrits sur cette pétition?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Le ministère a reçu une pétition portant 34 signatures et demandant que le bureau de poste ne soit pas déplacé.

DEPENSES RELATIVES A LA VOIE NAVIGABLE DU SAINT-LAURENT.

M. SINCLAIR demande:

1. Quel est le chiffre brut des dépenses faites par le gouvernement du Canada pour: a) creuser, éclairer et autrement améliorer la voie navigable du Saint-Laurent; b) améliorer de toute manière le port de Montréal; c) améliorer de toute manière le port de Québec?

2. Quel est actuellement le chiffre brut du prêt consenti par le Gouvernement aux commissaires du port de Montréal?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. a) Coût du dragage jusqu'à l'expiration de l'exercice 1908-1909. ..	$7,208,543 56
Dépenses relatives à l'outillage, aux ateliers, aux levés, etc., à venir jusqu'à l'expiration de l'exercice 1908-1909..	3,501,449 96
	$10,709,993 46

Il n'a pas été tenu de compte séparé du coût de l'éclairage de la voie navigable du Saint-Laurent, cette dépense étant portée au compte général des phares de la province de Québec en aval de Montréal.

b) $1,064,240.91.

c) $1,691,026.46.

2. $10,870,000.

ALIENATION DES TERRES DU DISTRICT DE NEW-WESTMINSTER.

M. J. D. TAYLOR demande:

Le Gouvernement ou l'un quelconque de ses départements est-il saisi de quelque proposition relative à l'aliénation de terres ou autres biens-fonds du district de New-Westminster, à des conditions différentes sous quelque rapport de celles dont peuvent bénéficier les acquéreurs en général, conditions qui sont définies par la loi ou des règlements qui ont été publiés dans la "Gazette du Canada", et que l'on veut établir dans le but de supprimer la concurrence? Dans l'affirmative, quels sont les noms de ceux qui veulent acquérir ces biens-fonds, et quels biens-fonds font l'objet de chaque demande?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Les commissaires du drainage et de l'endiguement du district Chiliwak-Sumas demendent les terres fédérales jusqu'ici inaliénées qui entourent le lac Sumas, ainsi que le lit du lac.

La Vancouver Power Company demande certains terrains pour construire un barrage au port du lac Coquitlan.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

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

Etat faisant connaître les objections formulées par écrit depuis le 28 juillet 1908, à l'encontre de la classification dans les travaux du Transcontinental; les objections qui ont été formulées au sujet de l'excédent des dépenses, depuis le 2 octobre 1908; aussi copies de ces objections.—M. Lennox.

Etat indiquant le coût total des édifices et terrains du College militaire, et le montant fourni chaque année par le Gouvernement pour son entretien.—M. Armstrong.

Copie de toute correspondance en 1909 concernant le bureau de poste de Central-Park et comprenant spécialement: 1) copie des observations présentées au département des Postes déclarant qu'en changeant l'emplacement du bureau de poste et en établissant un bureau à Colling-wood-Est, les intérêts de la majorité des citoyens seraient mieux servis; 2) la preuve faite à l'enquête qui a suivi ces représentations, et le rapport officiel sur cette enquête; 3) communications de la part des citoyens de Central-Park et autres au sujet de la fermeture du bureau de poste en cet endroit, et les réponses faites auxdites communications, conformément aux faits; 4) les renseignements sur lesquels on s'est basé pour déclarer que le déplacement du bureau de poste serait plus avantageux; et 5) la pétition signé par de nombreux citoyens de Central-Park se plaignant de l'administration du bureau, etc., et le rapport de l'inspecteur qui a fait une enquête à ce sujet.—M. J. D. Taylor (New-Westminster).

Etat faisant connaître le nombre des banques chartées qui ont été mises en liquidation depuis 1888, la date de la charte de chacune d'elles, l'actif et le passif, la date de la suspension, le capital-actions à la date de la suspension, et le pour-cent payé aux détenteurs des billets et aux déposants respectivement. Aussi les autres banques qui ont cessé d'exister par suite de fusion ou autrement, avec les mêmes renseignements à leur égard que ceux qui sont demandés ci-dessus.—M. Foster.

Copie de tous papiers, affidavit et correspondance échangés entre le département de l'Intérieur et John A. Bunn, ou quelqu'un en son nom, et tout fonctionnaire du département au sujet de la demande de lettres patentes pour le ¼ N.-O., sec. 34, township 35, rang 16, à l'ouest du 2e méridien.—M. Roche.

Etat indiquant le nombre de personnes nommées à titre temporaire dans les différents départements depuis l'entrée en vigueur de la loi actuelle du service civil; la date de la nomination de chacune; le nom de chacune; le chiffre du salaire comme employé temporaire; le département dans lequel chacune de ces personnes a été placée; la durée de leur emploi, soit dans un département seulement, ou dans le cas de mutations dans un ou d'autres départements, la durée entière de leur service; les noms de celles qui, ayant passé l'examen du service civil, ont été employées d'une manière permanente; les noms de celles qui, alors qu'elles éta ent employée temporairement n'ont pu réussir à passer l'examen requis, et qui sont encore dans le service; les noms de celles qui, sont ou qui ont été employées à titre temporaire pendant un temps plus long que les six mois prévus et les raisons pour lesquelles elles ont obtenu ce surcroît d'emploi, dans chaque cas.—M. Hughes.

Copie de toute correspondance touchant toutes les terres houillères réservées pour les compagnies charbonnières de la rivière de l'Arc, ou acquises par lesdites compagnies soit directement, soit par voie de cession.—M. Northrup.

Copie de tous rapports de travaux d'études faits pour quelque ligne de chemin de fer que ce soit, dans la province de l'île du Prince-Edouard, au cours des années 1908 et 1909; et spécialement des rapports de travaux d'études exécutés entre Royal-Junction et les environs, et Kensington ou les environs; aussi, de toute correspondance, propositions, documents et papiers de quelque nature que ce soit se rapportant aux lignes projetées ou aux opérations qui s'y rattachent.—M. Borden (Halifax).

Copie de toute la correspondance, des avis, des soumissions et de tous autres documents se rattachant au projet de concéder en tout ou en partie, la réserve des Pieds-Noirs.—M. Magrath.

Etat faisant connaître à quelles heures, depuis le commencement du service des trains de

l'automne 1909, doit quitter Oxford-Junction et arriver à Pictou le train du matin de chaque jour de semaine circulant entre ces deux points; à quelle heure exacte ce train est parti tous les jours d'Oxford-Junction, et à quelle heure exacte il est arrivé chaque jour à Pictou; la cause des retards, s'il s'en est produit; si des efforts ont été tentés en vue d'améliorer le service à cet égard, et quels ont été ces efforts.—M. Rhodes.

DISCUSSION D'UNE MOTION RELATIVE AUX MOYENS DE COMMUNICATION ENTRE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD ET LA TERRE FERME.

M. A. B. WARBURTON (Queen) (I.P.-E.) demande le dépôt des documents suivants:

Copie de tous mémoires, rapports, correspondance et documents non encore soumis à la Chambre, y compris le rapport sur les études faites au cours de l'été et de l'automne derniers dans le port de Cap-John et dans la baie de Tatamagouche, dans les comtés de Pictou et de Colchester, province de la Nouvelle-Ecosse, concernant la route des steamers d'hiver entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, et proposant un ou des changements dans ladite route et une augmentation du nombre des voyages quotidiens desdits steamers. Aussi, copie de tous mémoires, rapports, correspondance et documents concernant la route des paquebots-postes l'été, entre Charlottetown et la terre ferme et proposant un ou des changements dans cette route et une augmentation du nombre de voyages quotidiens desdits steamers d'été, et aussi, concernant la correspondance desdits projets de nouvelles routes avec un ou des points du réseau de l'Intercolonial. Aussi, copie de tous mémoires et correspondance demandant d'améliorer et d'augmenter le balisage de la route navigable en dehors du port de Charlottetown et dans la baie et le port de Tatamagouche.

—Avant les vacances de Noël, j'ai eu plusieurs brèves entrevues avec le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) au sujet de cette route et du service des bateaux à vapeur. Le ministre désirait être présent lorsque la motion serait discutée, mais sa maladie, que nous regrettons beaucoup, l'empêchera d'assister, pendant la présente session, aux séances pendant lesquelles cette proposition pourrait être mise en délibération. Monsieur l'Orateur, ceux qui ne sont pas soumis aux inconvénients que nous cause parfois l'absence de communications peuvent difficilement se rendre compte de l'importance de cette question pour la population de l'île du Prince-Edouard.

J'ai abordé ce sujet l'an dernier, à l'occasion de la discussion des subsides, et j'ai fait observer que les différents gouvernements, tant libéraux que conservateurs, qui se sont succédés depuis notre entrée dans la Confédération ont fait des efforts répétés, sincères et énergiques pour surmonter les obstacles qui s'opposent au maintien des communications pendant l'hiver. Je puis dire que des démarches ont eu lieu peu après l'année de notre admission dans la Confédération, sinon cette année-là même.

Le gouvernement de M. Mackenzie mit sur cette route le steamer "Albert," à titre d'essai. En ce temps-là, il était impossible de se procurer un bateau brise-glace et on mit le steamer "Albert" à l'épreuve, en attendant qu'on pût obtenir un bateau convenable. Le "Albert", qui n'eut pas beaucoup de succès, fut remplacé par le "Northern-Light", bateau d'acier à revêtement en cœur-vert construit à Québec.

Le "Northern-Light", qui ne répondait pas beaucoup aux besoins du service, donna néanmoins d'excellents résultats; car s'il ne réussit pas à donner de bonnes communications, son emploi permit au ministère ou à ses conseillers navals, de tracer le plan d'un bateau qui rendit d'excellents services plus tard. Ainsi, on peut dire que l'essai du "Northern-Light" a très bien réussi. Il fut remplacé par le "Stanley". Cette substitution eut lieu sous le gouvernement conservateur. Ce bateau fit de la bonne besogne. Il y a dix à douze ans, on lui adjoignit le "Minto" et ces deux steamers ont desservi cette route jusqu'à l'an dernier. Tous deux ont rendu de bons services, mais ils n'étaient pas assez solides pour maintenir les communications à certaines époques de l'année et dans certaines conditions atmosphériques.

L'an dernier, un nouveau bateau le "Earl-Grey", fut mis sur cette route. Il est plus gros et plus puissant que les autres. Lors de sa construction, on a pris soin de le munir de tous les perfectionnements modernes. Ce steamer a coûté plus d'un demi-million de dollars et on ne saurait nier qu'il soit excellent. Il a fait le service pour la première fois pendant la dernière saison. Celle-ci a été moins mauvaise que d'autres. Bien que la température ait été douce, le "Earl-Grey" a dû lutter contre de la glace épaisse. C'est un beau bateau qui devrait être en état de faire le service s'il est possible d'en coustruire un qui maintienne les comunications. J'ai traversé le détroit à bord du "Earl-Grey" au commencement du mois en m'en revenant de l'île du Prince-Edouard à Ottawa. Il n'y avait pas beaucoup de glace dans le port, mais il y en avait en grande quantité au large de Point-Prince sur l'île du Prince-Edouard, et des glaces si épaisses qu'elles auraient arrêté n'importe lequel des deux autres steamers, ainsi que le capitaine me l'a dit. Mais, le "Earl-Grey" s'est frayé un passage sans difficulté à une vitesse de 4 à 5 milles à l'heure.

Si j'ai mentionné ces steamers, ce n'est pas que je me propose d'examiner longuement ou tant soit peu quels sont ceux dont nous avons besoin pour ce service. Je crois que le Gouvernement nous a donné le mei'

leur bateau qu'il pouvait nous donner. Mais, il en est des bateaux comme du reste, ils ne peuvent pas faire l'impossible.

Il nous faut examiner les différentes routes entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, et c'est là une question épineuse. Il y a plusieurs routes projetées dont chacune a ses partisans qui insistent afin qu'elle soit choisie comme la meilleure route pour le service d'hiver. On peut raisonnablement supposer que la population de l'île du Prince-Edouard, pour laquelle ce problème des communications pendant l'hiver est d'une importance capitale, qui doit conséquemment s'en occuper, est plus en état de se prononcer que ceux qui ne sont pas obligés d'étudier la question aussi attentivement.

Je n'ai pas l'intention de décrire longuement les différentes routes, mais on me permettra de les mentionner.

A partir de l'extrémité occidentale de l'île, entre Summerside et le cap Tourmentin, il y a une route sur le choix de laquelle les habitants de Summerside et du comté de Prince insistent fortement. On en a fait l'essai une fois ou deux et les habitants de Summerside disent que cela ne suffit pas; mais je ne sache pas que l'essai ait complètement réussi jusqu'à ce jour. Si on réussissait à maintenir les communications par cette route-là, pour ma part, je serais prêt à l'accepter.

Un peu plus bas se trouve la route du cap de la Traverse au cap Tourmentin; c'est celle que suivaient en hiver les anciens traîneaux à voiles dont nous nous servions parfois pour le transport entre les deux rives à l'aide d'une courroie. C'est aussi l'emplacement du tunnel projeté et l'endroit le plus étroit entre l'île et le continent, la distance d'une rive à l'autre étant de 7 milles ½ à 8 milles.

S'il était possible d'entretenir des communications à cet endroit, ce serait la route naturelle, car elle est beaucoup plus courte que les autres. Cependant, plusieurs soulevèrent de fortes objections entre le choix de cette route; entre autres, le coût énorme des jetées qu'il faudrait construire. De plus, il y a du côté du Nouveau-Brunswick des récifs ce prolongeant jusqu'à un mille et demi et deux milles et demi du rivage qui seraient très dangereux, dit-on. Du côté de la rive, il y a aussi des hauts-fonds d'une grande étendue. La glace est toujours en mouvement et la vitesse du courant est d'environ 4 milles à l'heure. On prétend que le courant pourrait entraîner le bateau hors de sa route et le jeter sur un récif ou un haut-fond, auquel cas nous n'en entendrions plus parler.

Plus à l'est, il y a une route entre Souris ou Georgetown et le cap George dans la Nouvelle-Ecosse. Cette route a de chauds partisans, et je ne m'opposerais probablement pas à ce qu'on la choisisse, si on pouvait y maintenir des communications ininterrompues. Elle aboutit à l'extrémité de l'île et exigerait un plus long trajet en chemin de fer que quelques-unes des autres routes, mais nous n'y attacherions pas d'importance. Il y a un bon port à Souris sur l'île du Prince-Edouard. Bien qu'il ne soit pas très profond, il est généralement accessible en hiver et il est souvent libre. Le port de Georgetown est l'un des meilleurs qu'on puisse trouver n'importe où; c'est un port magnifique auquel il n'y a rien à reprocher. Mais je me demande ce qu'on pourrait faire au cap George où il n'y a pas de port, que je sache, sinon un port très insuffisant, et il faudrait construire un brise-lames très long pour créer un port artificiel. Des gens qui se disent renseignés m'apprennent que la navigation y est toujours libre lors du changement des marées, et je suppose qu'ils ont raison. Je n'exprimerai pas d'opinion au sujet de cette route, car je n'ai pas pu recueillir autant de renseignements à son sujet qu'à l'égard de quelques-unes des autres routes.

Puis, il y a les deux routes que je désire signaler tout particulièrement à votre attention. Celle de Georgetown dans l'île du Prince-Edouard, à Pictou, dans la Nouvelle-Ecosse. Georgetown, je le répète, offre un excellent port; il y a peu de choses à lui reprocher. L'eau y est profonde et il est d'un accès facile. Quant à Pictou, ce n'est plus la même chose. Pour bien faire comprendre l'inconvénient que présente Pictou, je désire appeler votre attention sur la forme du détroit de Northumberland.

A l'est, le détroit est exposé aux vents du nord-est qui s'engouffrent dans le détroit et le remplissent de glaces. Il y a un espace de 250 milles où souflent ces vents du nord-est venant du détroit de Belle-Isle jusqu'au port de Pictou. Ces vents, qui sont les plus fréquents, bouchent l'entrée du port y entassent des glaces d'un bord à l'autre, depuis le lit jusqu'à la surface des eaux. Il se forme un amas compact de glaces à travers lequel aucun bateau présent ou à venir ne saurait se frayer un passage. Cet état de chose a duré plus ou moins longtemps à différentes époques. Le plus long délai remonte à cinq ans lorsque l'un des steamers d'hiver a été emprisonné dans le port de Pictou pendant cinquante jours et que l'autre n'a pas pu y entrer pendant le même espace de temps. Bien que ce soit là le plus long délai, ce n'est pas le seul cas où des bateaux n'ont pas pu entrer dans le port de Pictou. Je me suis rendu là-bas à cette époque, et les glaces y étaient tellement entassées jusqu'au fond qu'elles influaient sur la hauteur des marées. On ne saurait construire un bateau qui puisse se frayer un chemin à travers ces glaces, s'il n'a pas le moyen d'en disposer au fur et à mesure qu'ils les brisent. Un bateau peut passer à travers des glaces épaisses si elles sont flottantes et il peut les briser s'il y a

M. WARBURTON.

assez d'espace pour permettre aux morceaux détachées de s'en aller à la dérive ou de passer sous sa coque—encore faut-il que la profondeur de l'eau soit suffisante. Mais cela est impossible, si les glaces sont entassées d'une rive à l'autre jusqu'au fond, et c'est ce qui arrive à Pictou.

Je désire appeler votre attention sur une citation ou deux que j'ai faites l'an dernier, mais qui ont assez d'importance à mes yeux pour que je les répète. A cause des inconvénients dont nous avons soufferts il y a cinq ans, le gouvernement fédéral a fait faire des études hydrographiques et préparer des rapports. M. Shewan, ingénieur ordinaire du ministère des Travaux publics à Saint-Jean (N.-B.), était du nombre de ceux qui ont étudié cette question d'après les instructions du Gouvernement. Il dit dans son rapport:

Jusqu'à ce jour le steamer d'hiver a traversé de Pictou à Georgetown, distance d'environ 42 milles plus au moins irrégulièrement à cause des glaces.

M. Shewan parle du service plus ou moins régulier du steamer et des glaces que le vent du nord-est pousse vers l'extrémité est du détroit.

Je désire faire remarquer que la glace qui est la cause de tous nos embarras, la glace que les steamers du Gouvernement ont à combattre et avec laquelle le Gouvernement doit compter pour maintenir une communication continue avec la terre ferme, n'est pas de la glace qui se forme chez nous, dans le détroit ou le port de Pictou, mais qu'elle vient du nord, de la mer du nord entre le détroit de Belle-Isle et Pictou. Elle est poussée par le vent ainsi que je l'ai dit:

Quand la glace s'amoncelle de cette façon, il est presque impossible de se frayer un passage en bateau, comme on le verra par la description suivante que l'amiral Makaroff d'un voyage de l' "Ermark" dans les mers polaires, où il trouva plus facile de briser la glace avec son bateau que dans la mer Baltique, où elle est solide d'une rive à l'autre, tandis qu'elle est fractionnée dans la mer Arctique.

C'est absolument ce qui se produit à l'entrée du port de Pictou, qui par un vent nord-est remplit l'office d'un sac à glace ou plutôt d'une bouteille, dont le bouchon serait bien serré, et je doute fort si jamais un tir-bouchon pourrait l'arracher. L'amiral Makaroff, dans la description du voyage de l'"Ermack", dit:

Les banquises peuvent avoir plusieurs milles ou plusieurs brasses de longueur. Ces banquises sont séparées par des passages très irréguliers, parfois ces banquises se pressent les unes contre les autres. Mais quand elles ne le sont pas, le bateau avance facilement. Des banquises de neuf milles de longueur même s'éloignent et livrent passage au bateau. Le fait est que la glace mesurant jusqu'à 14 pieds d'épaisseur cède quand le bateau l'attaque, pourvu qu'il ait de l'espace pour chasser les fragments brisés.

Toute la question est là. Il faudrait avoir plus d'espace pour chasser les fragments. Un rapport fait par M. Gobeil, autrefois sous-ministre des Travaux publics disait:

A en juger par les cartes, la traversée entre Pictou et Georgetown est probablement l'endroit où la glace est susceptible de se masser en plus grande abondance, et d'y stationner le plus longtemps, à cause des courants. De sorte que la navigation est supceptible d'être plus longtemps interrompue.

Il ajoute et voici probablement ce qui s'oppose le plus fortement au changement de route:

Naturellement, on finit toujours par accepter comme immuable ce qui existe, et en changeant ce qui, à tort ou à raison, est devenu avec le temps, une institution, il faut combattre les préjugés de clocher.

Ce sera la grande difficulté maintenant, car les ports entre lesquels s'opère la traversée, offriront beaucoup d'opposition au changement, mais cela ne devrait pas avoir de portée sur la question.

Je crois que l'on acceptera ces remarques de M. Corbeil comme correctes, à savoir: qu'une question de cette nature ne devrait pas être un empêchement. Si le service ne peut être accompli avec succès et d'une façon continue par la route de Georgetown que l'on a suivie pendant les trente-quatre ou trente-cinq dernières années, il devrait être temps de changer et de voir si l'on n'en pourrait pas trouver une autre ailleurs. Au sujet de Pictou, je donnerai lecture d'un rapport fait par M. F. W. Hyndman, qui était autrefois au service du gouvernement anglais et qui était un hydrographe de première force. Il disait:

Pour rendre mes remarques intelligibles, il est nécessaire d'avoir deux cartes devant soi, une du golfe Saint-Laurent et une de l'île du Prince-Edouard et du district de Northumberland; ces deux cartes sont publiées par le bureau hydrographique de Londres, et peuvent être obtenues pour un prix modique dans quelques magasins de la ville.

Si vous examinez la carte du golfe Saint-Laurent et que vous jetiez les yeux sur Pictou, vous verrez immédiatement que ce port est ouvert aux vents du nord-ouest soufflant du détroit de Belle-Isle sur une distance de 250 milles, ces vents se font sentir surtout en hiver et la conséquence est que Pictou sert tout simplement de cul-de-sac où s'entassent les glaces à la dérive du golfe. Il n'y a encore que deux ans. . .

C'était il y a cinq ans.

. . .les deux steamers qui font le service d'hiver à cet endroit ont été pris dans les glaces pendant 59 jours consécutifs et il était impossible de transporter les marchandises; les voyageurs et les sacs de la poste ont pu tra-

verser le détroit à Cap-Traverse en chaloupes découvertes sur une distance de 8 à 10 milles, avec grands risques et malaise à chaque fois. On se servait des movens en usage il y a cent ans.

J'ai fait allusion à l'une des interruptions dans le service qui ont eu lieu à cet endroit. Pendant l'hiver de 1898 j'ai été retenu à Pictou dix jours par un vent du nord-est qui avait massé la glace dans ce port. Beaucoup d'autres interruptions dans le service ont eu lieu. J'examinais l'autre jour les rapports du département pour voir s'il y avait d'autres interruptions de service, et j'ai trouvé ce passage en 1898:

Le steamer a commencé le service du courrier d'hiver le 25 décembre. On ne considérait pas prudent de continuer à faire voyager le " Stanley " entre Charlottetown et Pictou; le steamer fut conséquemment employé à maintenir les communications entre Georgetown et Pictou jusqu'au 22 janvier 1908, lorsqu'il fut pris dans les glaces épaisses massées près de l'île de Pictou; en essayant de passer à travers ces glaces le steamer toucha fonds sur un récif, après avoir vidé le réservoir de son lest, le steamer put, le 23 janvier, reculer sans avoir éprouver d'avarie. La glace s'étant séparée, le steamer retourna à Georgetown, vu qu'il lui avait été impossable d'entrer à Pictou. Le 24 janvier, le steamer partit de nouveau pour Pictou, mais ne put entrer dans le port. Les passagers et le courrier furent transportés jusqu'à terre dans des canots sur la glace. Le courier fut transporté ainsi jusqu'à la route des caps où il arriva le 26 janvier. Le steamer a été pris dans la glace à Pictou depuis le 27 janvier jusqu'au 2 février.

Ensuite en 1901:

Le service d'hiver entre Charlottetown et Pictou commença le 7 janvier, le " Stanley " et le " Minto " faisant chacun des voyages bihebdomadaires. Le 5 février, le " Stanley " fut pris dans la glace en face du port de Pictou et y demeura jusqu'au 20 février; il n'arriva à Georgetown que le 21 février.

Dans la même année:

A cause de la glace amassée dans le port de Pictou entre le 5 et le 21 février, et aussi à cause de l'eau basse sur la barre, le steamer ne put sortir du port de Pictou que le 5 février. La situation fut rendue plus sérieuse par le fait que le " Stanley " se trouvait pris dans la glace à 6 milles du port de Pictou.

De nouveau en 1902:

Le service entre ces deux derniers endroits fut commencé le 10 janvier. Il fut fait assez régulièrement jusqu'au 12 février lorsque le " Minto " fut pris dans des glaces épaisses au bout de l'île de Pictou et y resta jusqu'au 15 février. Il put ensuite se rendre à Georgetown.

En 1905:

Au départ de Georgetown le 25 janvier 1905, on rencontra de la glace très épaisse et le " Stanley " revint à Georgetown; et bien que l'on ait fait des efforts répétés pour faire passer le steamer à travers la glace, il fut

impossible de se rendre à Pictou avant le 3 mars, alors que le " Stanley " parvint à entrer dans le barrage de glace de Pictou, et les passagers et le courrier furent transportés au delà du barrage jusqu'au steamer " Minto " qui était à 2 milles plus loin. Le " Stanley " revint ensuite à Georgetown. Il fut impossible de faire une autre traversée avant le 16 mars, alors que l'on atteignit le barrage de glace en face de Pictou et le chargement fut transporté sur le " Minto ". Le 21 mars le " Stanley " atteignit le port de Pictou.

J'en sais quelque chose, car j'y étais.

Le " Minto " parti de Georgetown le 25 février 1907, fut pris dans la glace massée par une forte tempête de vent et de neige épaisse, et n'atteignit Pictou que le 2 mars, et depuis cette date jusqu'au 19 mars, il fut impossible d'atteindre Georgetown, bien que plusieurs tentatives fussent faites. Le voyage de retour à Pictou ne fut accompli que le 25 mars.

L'année dernière a été très bonne, mais même cette année-là, des passagers qui avaient quitté Georgetown le lundi n'y revinrent que le samedi suivant. Dans plusieurs autres circonstances, des passagers ont été empêchés pendant plusieurs jours de pouvoir traverser. Je suis entré dans quelques détails au sujet de cette question, parce que je veux insister sur le fait que j'ai mentionné en commençant mon discours, que nos embarras proviennent non pas de la glace qui se forme dans le détroit, mais de la glace qui y est poussée par le vent, et qui se masse dans le port et dans le détroit. C'est réellement de la glace polaire qui est apportée jusque-là. Cette glace ne traverse pas le détroit. Elle est en partie retenue par l'île Pictou et aussi dans une certaine mesure par le cap à l'Ours. Il y a des glaces qui passent ces deux points, mais elles s'arrêtent à la pointe Prim qui s'avance sur trois ou quatre milles des rives de l'île du Prince-Edouard. Cette glace polaire ne va pas plus loin que cela. A Charlottetown nous nous sommes souvent plaints, et sans raison, parce que le steamer ne reculait ni n'avançait. Nous savions par la nature de la glace, que l'on pouvait entrer au port de Charlottetown, et passer dans celle entre Charlottetown et la terre ferme, mais nous ne pouvions pas voir au delà de la pointe Prim pour découvrir quelle glace il y avait là. La difficulté à surmonter a toujours été invariablement à l'est de la pointe Prim où la glace se masse. Vous ne pouvez pas vous baser sur l'état de la température pour juger de l'état de la glace.

Si vous connaissez la direction du vent, vous pouvez peut-être vous former une opinion. Si le vent vient du nord-est, vous pouvez vous dire qu'il y aura difficulté à passer. Après avoir donné à la route Georgetown-Pictou un essai de plus d'un tiers de siècle, et après avoir eu la preuve absolue qu'il est impossible d'y maintenir la navigation d'hiver par cette route, je prétends

qu'il n'est que juste et raisonnable de demander que l'on en essaie une autre, afin de voir s'il ne serait pas possible de maintenir les communications en hiver entre l'île et la terre ferme.

Nous croyons, après plusieurs années d'expérience, que nous avons à Charlottetown la route la plus simple et la plus directe entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. On s'est efforcé de démontrer que le port de Charlottetown était fermé par la glace comme celui de Pictou pendant les mois d'hiver, mais cela est absolument inexact, et la vérité est que le chenal qui mène au port de Charlottetown n'a jamais été à notre connaissance fermé par la glace. Il y a naturellement des bas-fonds de chaque côté du port et des endroits où la glace touche fond et reste, mais nous n'avons jamais proposé de faire passer les steamers sur ces bas-fonds ou en ces endroits. Notre intention est de les faire suivre le beau et profond chenal entre ces points. Plusieurs enquêtes ont été faites à différentes reprises pour examiner l'état de la glace dans le port de Charlottetown. Depuis que j'ai soulevé la question l'année dernière dans cette Chambre, des personnes ont prétendu que le chenal conduisant à Charlottetown était trop étroit pour qu'on puisse y passer pendant l'hiver. J'ai ici devant moi une carte de l'amirauté qui montre où le chenal principal débouche de l'eau profonde du détroit de Northumberland en venant vers Charlottetown sur une distance de trois ou quatre milles montre 18 pieds de profondeur, sur ces cartes de l'amirauté—je crois que c'est ce que ces chiffres indiquent, de sorte que ceux que je donnerai sont pris depuis la marque de 18 pieds—et cette carte montre que l'entrée du port est au moins de trois milles et quart de large.

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

Reprise de la séance.

M. WARBURTON: Au moment de la suspension de la séance, à six heures, j'entretenais la Chambre de l'état du port de Charlottetown durant l'hiver, et je me disposais à référer la députation aux cartes de l'amirauté, car j'ai copie de la partie relative à l'entrée du port. Les sondages que je vais faire connaître ont été effectués aux eaux les plus basses du printemps, à l'étiage, suivant la pratique de l'amirauté; on ne saurait donc faire erreur en acceptant ces chiffres. A l'extrémité du chenal la plus éloignée du port, à l'endroit où il se perd dans les eaux profondes du détroit, on relève une largeur de trois milles et un quart de chenal—espace compris entre les deux lignes à partir desquelles la profondeur minima est de dix-huit pieds. On nous dit parfois que l'entrée du port de Charlottetown est tellement étroite qu'un navire ne saurait s'y aventurer en hiver—quelques-uns disent même en aucun temps—sans le secours de feux de balisage appropriés. A cet endroit du chenal, la profondeur de l'eau d'un bord à l'autre, varie de 18 pieds, le minimum, d'un côté, à 21 pieds, 34 pieds, 34 pieds encore une fois, 35 pieds, 31 pieds, et 18 pieds encore de l'autre côté. A peu près deux milles plus loin, d'autres sondages ont été effectués. Ici le chenal passe entre les îles Saint-Pierre et du Gouverneur, l'une d'un côté du chenal, et l'autre de l'autre, mais encore assez éloignées du bord. Autour de ces îles, il se trouve une grande étendue de hauts-fonds, mais ici, la largeur, d'une ligne de 18 pieds à l'autre, est de un mille et trois quarts, et le marin incapable de naviguer en sûreté dans un chenal de cette largeur, ne devrait jamais s'éloigner de la terre ferme. A cet endroit la profondeur varie depuis 18 pieds d'un côté jusqu'à 26 pieds, 34 pieds, 32 pieds, 28 pieds, et 18 pieds sur l'autre côté. A quelque distance d'un des bords du chenal à cet endroit, se trouve l'écueil de Fitzroy qui a été l'objet de quelque discussion. On a affirmé qu'il n'était pas possible de naviguer dans ce chenal tant que ce rocher s'y trouvera. Il n'est pas très étendu, et je vois qu'aux eaux basses du printemps il se trouve recouvert encore de 20 pieds d'eau, et que la profondeur de l'eau y varie de 21 pieds à 27 pieds, 28 pieds, 25 pieds et 22 pieds, ce qui fait voir que les navires n'ont rien à craindre en passant à cet endroit. A trois milles à peu près de cet endroit, le chenal se rétrécit subitement, par suite de la présence du récif qui surgit à trois milles à peu près de l'île de Saint-Pierre, et d'un autre, du côté de la terre ferme de l'île du Prince-Edouard; mais même ici, la largeur du chenal est de trois quarts de mille et quant à la profondeur de l'eau, elle est de 72 pieds.

A une distance d'un autre mille et demi, le chenal atteint une largeur d'un tiers de mille, avec une profondeur d'eau de 57 ou 58 pieds. Cette largeur se maintient jusqu'au goulet du port, entre le phare du blockhouse et la terre ferme. Ici, la largeur du chenal, à l'endroit où il est le plus étroit, est d'un tiers de mille, et l'eau profonde s'étend presque d'un rivage à l'autre; il serait à peu près impossible pour un marin de s'éloigner du chenal à cet endroit; la profondeur de l'eau y est de 73 pieds. A partir de là, le chenal se prolonge encore deux milles à peu près, pour aboutir au port de Charlottetown, en ligne droite avec l'alignement des feux; et la profondeur de l'eau varie de 73 à 77 pieds. A peu près à mi-chemin avant d'arriver au quai, il se produit une courbe brusque vers la droite, puis, on se dirige en ligne droite vers le quai. A partir de cette courbe, la

largeur du chenal est uniformément d'un tiers de mille. L'avant-port est vaste, la profondeur de l'eau y varie de 61 à 44 pieds, et le quai peut recevoir un navire tirant 26 pieds d'eau; à 100 verges du quai, la profondeur de l'eau est de 58 pieds. On prétend que ce chenal se remplit de glace. Tout d'abord, il n'y a pas de vent pour pousser la place dans le port. Nous qui avons passé notre vie à Charlottetown, nous le savons; mais ceux qui voudraient que le navire suivît un autre itinéraire soutiennent que la glace obstrue le chenal. Pour convaincre tout homme attentif du contraire, il suffira de dire que le chenal a une profondeur de 70 pieds, que le flux et le reflux de la marée y passe deux fois dans les 24 heures avec une force très grande, suffisante pour empêcher la formation d'une croûte épaisse de glace. Au goulet du phare du blockhouse, la seule glace qui se rencontre est celle du port, qui n'a jamais plus de 18 pouces à 2 pieds d'épaisseur. Le navire " Earl-Grey " passe à travers une glace de cette épaisseur à une allure de 6 à 8 milles à l'heure. C'était un beau spectacle que de voir le "Minto" ou le "Stanley", rompre une pareille croûte de glace; mais ce dernier navire, qui est plus puissant, y passe beaucoup plus rapidement.

Voilà nombre d'années que nous soumettons ces faits à l'observation; je ne viens pas faire à la Chambre des avances dont je ne serais pas en mesure d'établir l'exactitude. La chambre de commerce de Charlottetown fait faire des observations depuis nombre d'années; elle a dans ce but retenu les services du capitaine John Gillies, vieux marin expérimenté, qui a demeuré à Charlottetown très longtemps, et qu'elle a chargé de faire des observations au sujet du mouvement des glaces dans le port et dans le chenal, et notamment dans le goulet. Je vais donner lecture d'une partie de son rapport:

M. L. B. Miller, secrétaire de la chambre de commerce de notre ville, m'a prié de soumettre un bref rapport sur le mouvement des glaces dans la baie de Hillsboro et le port de Charlottetown dans le cours des trois hivers 1904, 1905, 1906, durant lesquels j'ai été occupé à faire des relevés exacts à cet égard.

Pour chacune des années ci-dessus mentionnées, les observations ont été faites dans le cours du mois de mars, période durant laquelle on jugeait qu'il se trouverait la plus grande quantité de glaces et que les navires auraient la plus grande difficulté à rentrer dans le port.

Je ferai observer que cette année-là est la seule où les steamers ont été empêchés de sortir du port de Pictou, ou d'y rentrer, cinquante-neuf jours durant.

D'après les rapports soumis en divers temps, l'épaisseur de la glace a varié de 28 pouces à 18, et celle de la glace le long de la course du navire a été en moyenne de 24 pouces, sur une profondeur d'eau de 7 à 9 brasses.

Il est vrai que le " Minto " cherchant à rentrer à Charlottetown en mars 1905, s'est trouvé arrêté vis-à-vis de la barre de l'île Saint-Pierre, dans des glaces qu'on a prétendu avoir une épaisseur de 15 pieds. Mais il est également vrai qu'ayant été dépêché sur-le-champ pour constater l'état des choses, je m'assurai que l'épaisseur de la glace à cet endroit n'était exactement que de 5 pieds. La seule explication que je puisse donner de cet écart, c'est que j'avais pris des mesures exactes, tandis que les autres, du pont du navire, n'ont fait qu'estimer à l'œil l'épaisseur de la glace. La semaine même qui suivit mon relevé et le rapport que j'en fis, le " Minto " fut dépêché encore une fois sur Charlottetown, et cette fois y arriva heureusement.

Lors du relevé mentionné ci-dessus, je constatai qu'à l'endroit où le " Minto " s'est trouvé arrêté, l'épaisseur de la glace était de 5 pieds et la profondeur d'eau de 9 brasses. Je pris de nouvelles mesures à 40 verges de cet endroit, dans la direction de l'île Saint-Pierre, et j'y trouvai une épaisseur de glace de 2 pieds et une profondeur d'eau de 7 brasses; et 60 verges plus près de l'île, je relevai la même épaisseur de glace sur 5 brasses d'eau; et enfin au blockhouse (goulet du port), l'épaisseur de la glace n'était plus que de 18 pouces.

J'insiste là-dessus, car ceux qui ne veulent pas de cet itinéraire y cherchent des arguments à l'appui de leurs prétentions:

Comme la glace ne forme pas de bien grands amas dans cette baie par suite de la présence des " bordages ", ou glaces en bordure, et de l'action des vents dominants du nord-est, c'est mon avis que grâce à l'emploi des moyens plus efficaces de protection, nous n'aurions guère de difficulté à faire de Charlottetown un port d'hiver; ce n'est pas l'espace ni l'eau qui manquent, et les navires n'auront pas à lutter contre les glaces flottantes.

L'année dernière encore, bien que l'hiver ait été doux, nous avons éprouvé de la difficulté à pénétrer dans le port de Pictou. Nous n'avions pas à notre disposition de bateau brise-glace. L' " Earl-Grey " n'était pas prêt, et ce service a été exécuté par l'ancien navire. Il est arrivé, l'année dernière, que des passagers qui avaient pris le bateau à Georgetown le lundi y ont passé toute une semaine cherchant vainement à atteindre Pictou, et ont dû revenir à Georgetown le samedi sans être parvenus à destination. La dernière fois que le fait s'est produit, les passagers ont été retardés de trois à cinq jours, bien que l'hiver ait été favorable; il n'est pas un seul jour de l'hiver dernier où ces steamers n'auraient pu pénétrer dans le port de Charlottetown ou en sortir. L'année dernière, comme résultat, j'imagine de la demande que j'avais faite, et de la discussion que j'avais soulevée dans cette Chambre, ordre fut donné de

recueillir des observations, et la chambre de commerce envoya deux marins expérimentés pour s'enquérir, le capitaine John Gillies, dont j'ai lu à la Chambre un rapport de date antérieure, et le capitaine C. E. Meyers, qui demeure à Charlottetown depuis quinze ou vingt ans. Le 16 mars, ils firent à la chambre de commerce un rapport dont voici un extrait:

Nous avons l'honneur de faire le rapport suivant des données que nous avons recueillies à votre demande en qualité de président de la chambre de commerce sur l'état de la glace entre le port de Charlottetown et à la pointe de Prim:

Nous avons commencé notre examen de la glace dans le port ce matin, et nous avons trouvé la surface de l'eau libre depuis la pointe de Murphy (bouée rouge) jusqu'à la pointe de Trout, au goulet du port. A ce dernier endroit, en ligne avec les feux d'alignement de Brighton (trajet du navire), nous avons trouvé l'eau libre jusqu'à une profondeur de 12 brasses. A partir de là, nous nous sommes dirigés vers le sud, sur une distance de 100 verges, à travers quatre pouces seulement de glace; et sur une seconde distance de 100 verges, dans la même direction, nous avons trouvé 6 pouces de glace sur 12 brasses d'eau. Nous avons suivi la même direction sur une distance de 150 verges, encore et nous avons trouvé 8 pouces de glace bordant une ligne d'eau libre dans le chenal. Nous avons alors contourné la partie dégagée sur une distance d'à peu près 150 verges mesurée à l'œil, la glace n'étant pas suffisamment épaisse pour nous permettre d'y prendre des mesures précises, et une fois revenus en ligne avec l'enfilade des lumières, nous avons trouvé encore ici 6 pouces de glace sur 11 brasses d'eau. Après avoir fait 200 verges dans l'alignement des lumières, vers le sud, nous avons trouvé 4 pouces de glace et 10 brasses d'eau. Continuant notre route dans la direction de la course du navire, vers le large, sur une distance de 200 verges, nous avons trouvé que la glace mesurait 5 pouces, et opéré un sondage de 11 brasses. Après avoir répété la même opération dans le même sens, nous avons trouvé 4 pouces de glace, et le danger trop grand pour opérer les sondages. A partir de cet endroit, la glace n'était plus assez solide pour nous permettre de continuer notre route le long du chenal, vers la barre de l'île de Saint-Pierre; aussi nous sommes-nous éloignés du centre du chenal et nous sommes-nous portés du côté de l'est, jusqu'à ce que nous ayons trouvé 6 brasses d'eau et 4 pouces de glace. Nous avons continué à nous diriger vers le sud-ouest, afin d'atteindre une plus grande profondeur, et à la distance de 400 verges plus loin, nous avons constaté que les glaces se partageaient en ligne avec la pointe de Lowther, rive sud, et le cap de Pownal.

Ces endroits sont éloignés de huit ou dix milles de l'avant-port.

Il n'aurait pas été prudent d'aller plus loin, la glace n'ayant plus que 2 pouces d'épaisseur.

Nous avons constaté que la surface de l'eau était libre depuis la bouée noire, dans la direction du large, jusqu'au delà de la barre de l'île de Saint-Pierre, de la pointe Prim, et aussi loin que nos lunettes nous permettaient de voir.

D'après notre inspection, nous sommes en mesure de dire qu'il n'y a pas de glace, entre la pointe Prim et Charlottetown, qui puisse empêcher un steamer d'arriver à ce port. De fait, en suivant la route du navire, après les trois marées en question, les glaces mentionnées dans le dernier rapport étaient d'une nature telle qu'elles n'offraient pas un obstacle sérieux à bon nombre de nos bateaux d'été.

Or, il me semble, monsieur l'Orateur, que ces faits devraient convaincre toute personne raisonnable du fait que le port de Charlottetown est tout à fait accessible durant la saison d'hiver. Je désire aussi dire un mot du port de l'autre côté du détroit à Tatagamouche ou Brûlé. Mais qu'il me soit d'abord permis de parler du travail fait durant cette saison. L'" Earl-Grey " et le " Minto " ont été mis sur la route entre Charlottetown et Pictou. Le " Minto " a fait la traversée et a viré vers Georgetown. Le capitaine du " Minto " n'a pas voulu consentir à partir de Charlottetown, mais le capitaine de l'" Earl-Grey " est resté sur la route. J'ai, moi-même, traversé avec lui. Le vaisseau a passé et repassé à partir de Pictou, faisant une traversée par jour. Nous mettons trois ou quatre heures à faire le voyage et le dernier jour, nous avons mis cinq heures. Il n'y a pas eu la moindre difficulté. Une fois, le 17 janvier, l'" Earl-Grey " partit de Charlottetown avec l'intention de retourner. Les glaces du port n'offraient aucune difficulté, mais une fois dépassé la pointe Prim il atteignit, à quelques milles en descendant le détroit, les glaces polaires qui avaient rempli l'extrémité est du détroit. Les glaces polaires ne dérivent pas au delà de la pointe Prim. Cet endroit est le point extrême que ces glaces atteignent à l'ouest. De sorte que, une fois arrivé à l'ouest de la pointe Prim, vous êtes certain de trouver l'eau et les glaces dans des conditions telles que le navire peut y passer sans beaucoup de difficultés. Mais cette fois, en se rendant à Pictou, le navire s'est trouvé pris et arrêté trois fois dans ces glaces épaisses. Il s'est rendu à Pictou, et le capitaine, craignant de risquer le nouveau navire sans avoir des instructions à cet effet, a décidé de se rendre à Georgetown le lendemain. Mais il a fait ce voyage à Pictou, nonobstant le fait qu'il avait rencontré ces glaces épaisses à l'est de la pointe Prim, et qu'il avait été obligé à trois reprises d'arrêter le navire et de heurter la glace de son étrave pour s'ouvrir un chemin. A Pictou il a dû faire le tour par l'entrée de l'est, ce qui a allongé sa route de plus de 60 milles. Le capitaine Brown, commandant de ce navire a été autorisé à tenter un nouvel effort. J'ai considéré que cette question était assez importante

pour l'île du Prince-Edouard pour m'engager à recueillir tous les renseignements possibles à ce sujet. J'ai, en conséquence, télégraphié et écrit au secrétaire de la chambre de commerce, et à ce même capitaine Myers qui a écrit le rapport d'il y a quelques années, leur demandant des détails sur la cause pour laquelle l'"Earl-Grey" avait transféré à Pictou, bien que, d'après mes informations, l'entrée du port de Charlottetown, le port lui-même et le détroit en dehors du port étaient dans la meilleure condition possible pour que le steamer put y passer. Le rapport que j'ai eu ici, indirectement, comme je l'ai dit, déclare que le navire a rencontré des glaces épaisses. Quoi qu'il en soit, j'ai voulu en avoir le cœur net. J'ai donc écrit à M. Miller, le secrétaire de la chambre de commerce. Je vais maintenant citer sa réponse en tant qu'elle s'applique à cette question.

Je me suis donné beaucoup de peine pour recuillir les faits relatifs au changement subit en ce qui concerne le choix de Georgetown et je constate que le capitaine n'a agi que d'après son propre jugement. Lorsqu'il a quitté Charlottetown, il avait l'intention d'y retourner; mais après avoir contourné la pointe Prim et être descendu vers l'île des Bois, il a rencontré des glaces tellement épaisses que même l'" Earl-Grey " a dû les briser trois fois pour s'y frayer un chemin. La journée était très froide et la glace se formait rapidement. Le capitaine a décidé qu'il vaudrait mieux se rendre à Georgetown. Dans les circonstances, je ne crois pas que personne puisse le blâmer.

Je suis moi-même de cet avis.

Aujourd'hui, il est de retour à Charlottetown, et l'on peut compter sur lui pour donner à ce port un essai loyal.

Il est revenu à Georgetown le 25, après une absence d'une semaine. Et depuis lors, il a fait ses traversées régulières. Et le "Minto" s'est joint à lui et tous deux font la traversée tant qu'il n'y aura pas persistance des vents du nord-est. Nous sommes exposés à avoir un vent de l'est qui remplira l'extrémité est du district et le port de Pictou, de telle façon qu'il redeviendra impossible aux navires de faire leurs traversées. Le capitaine Myers, qui a fait le rapport et l'inspection il y a quelques années, m'en explique la cause de la façon suivante:

Le bateau a fait en cinq heures la traversée de Charlottetown à Pictou, ce qui est une traversée assez rapide pour la mi-hiver; mais il lui a fallu faire le tour de l'île de Pictou à au moins 15 milles plus loin. La raison en a été que les glaces étaient massées dans le chenal de Caribou. Entre les rochers des Indiens et Caribou, les glaces ont, par trois fois, arrêté le bateau et elles étaient très entassées. Il est parti d'ici (Charlottetown) et ne s'est pas arrêté avant d'avoir doublé la pointe Prim. Toute la difficulté se trouve entre le chenal de Caribou, à cause de la rareté de l'eau et des glaces autour des rochers des Indiens, qui se trouvent en face de l'autre côté du détroit. Le bateau aurait pu traverser d'ici au cap John tous les jours depuis qu'il a été forcé de partir d'ici.

Il me semble que les rapports d'hommes qui connaissent la question, d'hommes intelligents et distingués, devraient avoir un certain poids et convaincre tout homme raisonnable en ce qui concerne la situation sous ce rapport. Avant d'aller plus loin, je désire démontrer que pour faire de Charlottetown un port d'hiver parfait, il faudrait pourvoir au balisage d'une façon suffisante. Lorsque les glaces arrivent en automne, on enlève les bouées, et lorsque les navires entrent dans le port, il faut qu'ils se guident exclusivement sur les phares. En outre, l'hiver, surtout lorsqu'il y a de la glace, parfois un brouillard s'élève sur l'eau et empêche les marins de voir les phares éloignés de quatre à cinq milles. Ce qui serait nécessaire pour rendre le port accessible en tout temps, ce serait un phare sur la baie de l'île Saint-Pierre au large de Charlottetown. Cette barre s'étend à partir de l'île Saint-Pierre.

Elle est en grès, et à marée basse elle est recouverte d'environ 5 ou 6 pieds d'eau. Il devrait y avoir là un phare et une sirène à vapeur. En découvrant le phare ou en entendant la sirène les marins n'auraient aucune difficulté à entrer dans le port de Charlottetown. Ces aides à la navigation obvieraient à toutes les difficultés résultant de la brume. Naturellement, il n'y a pas la moindre difficulté lorsque le temps est beau. Ces aides importantes à la navigation sont nécessaires, non seulement pour le service d'hiver. Les propriétaires de navires et autres les attendent depuis longtemps. J'ai ici une copie d'un mémoire présenté à la chambre de commerce de Charlottetown à ce sujet. Il se lit comme suit:

Charlottetown (I.P.-E.), 9 février 1909.
Au président et au ocnseil de la
chambre de commerce de Charlottetown.

Messieurs,—Les soussignés maîtres mariniers et propriétaires de navires à voiles naviguent entre Charlottetown et les ports extérieurs, prient humblement votre chambre de commerce d'user de son influence pour faire construire un phare, muni d'une sirène à vapeur, à l'extrémité de la barre qui s'étend à partir de l'extrémité est de l'île de Saint-Pierre, au large de Charlottetown.

Maintenant que notre port est parfois visité par de gros steamers, ce phare est devenu une nécessité, et si l'on y construit en même temps une sirène à vapeur, les navires pourront entrer dans le port sans la moindre difficulté, tandis qu'à présent, surtout après l'enlèvement des bouées, il est extrêmement difficile d'entrer dans Charlottetown à cause de cette longue barre.

Le port de Charlottetown est l'un des plus beaux des Provinces maritimes, et il offre un abri de tout premier ordre. L'installation du feu et du signal que nous demandons—phare et sirène à vapeur—faciliterait non seulement le commerce ordinaire, mais serait

de plus d'un avantage inestimable pour le commerce maritime lorsque le temps sera mauvais.

Ceci est signé par un certain nombre de propriétaires de navires et de courtiers maritimes. Je crois que cela suffit en ce qui concerne le port de Charlottetown. Le port le plus avantageux du côté de la terre ferme serait situé dans la baie de Tatagamouche, ou le long de la péninsule parfois nommée la pointe Brûlé-ouest, ou bien on pourrait le placer du côté de Tatagamouche. Je suis d'avis que dans l'un de ces endroits on trouvera de l'eau en abondance pour y construire une jetée. Après la dernière session, comme cette affaire m'intéresse beaucoup, je suis allé, avec quelques autres, examiner la baie. J'ai sondé à mi-marée au large de la pointe Peninsular et j'ai constaté qu'il y avait 27 pieds d'eau. J'ai aussi trouvé l'eau profonde du côté du cap John et du côté opposé. Lorsque nous avons parlé de cette affaire, l'an dernier, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) a dit qu'il prendrait des mesures pour faire faire un levé. Il a mis sa promesse à exécution, et il y a eu là des hommes qui ont inspecté le comté afin de découvrir l'endroit le plus avantageux pour y construire la jetée. L'embranchement d'Oxford de l'Intercolonial passe à un demi-mille du côté de Tatagamouche et à 3 milles du côté de cap John. La jetée aurait peut-être 900 pieds de longueur. Je ne crois pas qu'elle dépasserait cela. Mon estimation approximative est de 900 pieds. De plus, si la ligne du chemin de fer était prolongée jusqu'à Truro—on en parle depuis longtemps et elle sera certainement prolongée—cela offrirait la ligne la plus directe sur un parcours de 30 à 32 milles, pour le raccordement avec le chemin de fer Dominion-Atlantic, donnant ainsi une ligne de 100 milles au moins plus courte entre l'île du Prince-Edouard et Boston, et d'autres villes des Etats-Unis.

Si le Gouvernement entreprenait la construction de cette ligne, il ferait preuve d'habileté au point de vue des affaires. Mais il y a tout lieu de croire que, si le Gouvernement ne veut pas la construire, le Dominion serait prêt à s'en charger. Je crois que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse serait disposé à donner une subvention de $5,000 du mille, et je suis porté à croire que le gouvernement fédéral paierait $3,200 par mille. La construction du chemin n'offrirait aucune difficulté, et il ne peut y avoir le moindre doute que son exploitation augmenterait de beaucoup les recettes du Dominion-Atlantic. La seule question est de savoir s'il ne serait pas plus sage, (vu que c'est près de l'Intercolonial et que le raccordement se fera à Truro) pour le Gouvernement de construire un embranchement si l'on doit en construire un. C'est à lui, toutefois, de décider cela et je n'ai pas l'intention d'exprimer mon opinion là-dessus. Puis à l'entrée de la baie de Tatagamouche, presque exactement au centre d'une ligne qui franchit la passe se trouve l'île Amlet, sur laquelle il y a maintenant un phare. C'est une petite île qui ne dépasse guère l'emplacement des constructions y érigées. On devrait munir ce phare d'une sirène à vapeur, et je crois que l'addition de ce signal suffirait de ce côté. Plus on s'informera au sujet de l'emplacement de la baie de Tatagamouche plus les gens deviendront convaincus que ce serait un port d'hiver idéal. Nul vent ne peut le bloquer. Elle est près du centre du détroit où les marées se rencontrent, de sorte qu'il y a peu de flux et de reflux, et le courant n'y est que d'un demi-mille à l'heure. Elle est protégée au sud par l'île de Pictou, et par le cap à l'ouest du côté de l'île du Prince-Edouard.

Du côté nord, la baie est protégée par l'île même du Prince-Edouard. Les glaces de l'ouest n'atteignent jamais le milieu du détroit; elles s'amoncellent à l'extrémité occidentale. L'extrémité occidentale de l'île du Prince-Edouard semble faire partie du continent; en réalité, lorsque Jacques-Cartier découvrit l'île, il navigua dans ces parages et n'y trouvant pas de port, il revint sans découvrir l'entrée du détroit, ignorant qu'il avait découvert une île. Puis les glaces de l'ouest ne forment jamais d'entassements comparables à ceux formés par les glaces de l'est, cause de tout l'embarras ailleurs.

L'an dernier, devant la chambre de commerce des Provinces maritimes, cette questions est venue sur le tapis et après une discussion approfondie, on adopta la résolution suivante:

Considérant que les conditions de l'union effectuée et intervenue, en 1873, entre le Canada et la province de l'île du Prince-Edouard stipule l'établissement de communications ininterrompues au moyen de vapeurs, hiver et été, entre ladite province et la terre ferme;

Considérant que les routes jusqu'ici suivies par les vapeurs d'hiver n'ont pas réussi à réaliser cette condition, d'où il est résulté de graves pertes et inconvénients pour les populations de la province, ainsi que de graves pertes pour le trésor fédéral, sous forme d'indemnités versées par suite de l'inexécution des conditions stipulées dans l'acte d'union;

La chambre de commerce des Provinces maritimes désire déclarer qu'à son avis, en justice pour la province, comme pour tout le Canada, le nouveau steamer d'hiver "Earl-Grey" devrait faire une tentative en vue de solutionner la question de la navigation ininterrompue en hiver au moyen de vapeurs, et dans ce but elle propose que le gouvernement fédéral fasse, à bref délai, une étude complète des abords et des emplacements de jetées qu'il serait possible de construire dans la baie de Tatamagouche; et que si on constate que cette route est réalisable, on l'adopte immé-

diatement, vu qu'elle abrège de beaucoup la dsitance et qu'elle se prête bien moins à l'amoncellement des glaces que le port de Pictou, comme le prouve une longue expérience de plus de trente-six ans.

On a fait cette étude et c'est le dépôt du rapport se rattachant à la question que vise ma motion.

Le ministère de la Marine et des Pêcheries s'est donné infiniment de peine à cet égard; il a chargé son représentant de faire une étude scrupuleuse et approfondie de cette section. Ses instructions portaient qu'il devait se borner à faire le levé de l'intérieur du cap Jean; mais je suggérai au département que, puisqu'il était à l'œuvre, il devait faire exécuter le levé de toute cette section et c'est ce qu'on a fait.

Dans mes observations sur la route d'été, je passerai sous silence le service de bateaux à vapeur, à l'extrémité occidentale, entre Summerside et Pointe-du-Chêne. Ce service ne laissait rien à désirer et je ne sache pas qu'il ait été l'objet d'une seule plainte. La compagnie de navigation à vapeur de l'île du Prince-Edouard tient deux beaux steamers sur la ligne entre Charlottetown et Pictou, puis entre Summerside et Pointe-du-Chêne. Mais les gens qui ont suivi un train de vie pendant trente, quarante ou cinquante ans se résignent difficilement à le modifier. Il y a quarante-cinq ou cinquante ans, le vapeur d'été faisait le service entre Charlottetown et Brûlé, dans la baie Tatamagouche, mais lorsque le chemin de fer eût été construit jusqu'à Pictou, le service fut transféré de Brûlé à Pictou, afin d'effectuer le raccordement avec le chemin de fer, ce qui était bien, en effet, la ligne de conduite la plus sensée à tenir, à cette époque. Si la voie ferrée eût alors été parachevée jusqu'à Brûlé, la compagnie n'aurait pas quitté ce dernier port, qui offrait plus d'avantages. La route de Brûlé abrégerait de beaucoup la distance. Dans notre situation actuelle, en été, le voyage d'Halifax aller et retour, y compris une journée cansacrée aux affaires, prend trois jours. A moins de quitter Halifax à sept heures du matin, ce qui est trop pour les affaires, il est impossible de partir avant le lendemain, de sorte qu'il faut trois jours pour ce voyage, quelque court que soit le temps consacré aux affaires. Par l'autre route, il serait possible de faire deux voyages circulaires par jour entre Charlottetown et Brûlé.

La distance est de 25 milles, tandis que la distance de Pictou est de 54 milles; en outre, le trajet par terre se trouve quelque peu abrégé. Par la route actuelle, de Charlottetown à Pictou, et de Pictou à Halifax, le trajet est de 170 milles. En traversant à Tatamagouche et en passant par Brûlé, on abrège de 60 milles cette distance, soit un trajet de 110 milles. On voit tout le désavantage de pareille distance. Le service ne

M. WARBURTON.

s'exploite pas à la convenance de nos populations; le navire fait escale à Pictou et autres lieux et à notre avis, pareils retards ne sont ni légitimes ni nécessaires. Si la route que je propose est adoptée pour les vapeurs d'été, et pourvu qu'il existe des raccordements voulus, il deviendrait facile d'expédier les affaires, dans un délai raisonnable, à Halifax qui devra être notre principal port d'hiver.

L'an dernier, j'ai porté cette question à l'attention du ministre du Commerce et à celle de la Chambre; je leur ai signalé cette situation. Le ministère y a appelé l'attention de la compagnie de navigation à vapeur. J'ai fait observer que si le volume du commerce et le mouvement des voyageurs vers Halifax étaient si peu considérables, cela tenait à ce que les moyens de communication et les moyens de transport étaient tellement défectueux que force nous était bien de nous adresser ailleurs; aussi bien y va-t-il de l'intérêt de nos amis d'Halifax et sur le parcours de cette ligne de seconder les efforts que nous tentons en vue d'obtenir un meilleur état de choses.

C'est à ce manque de moyens de communications que j'ai attribué le petit volume de trafic; or, lorsque le ministère du Commerce s'adressa à la compagnie de navigation à vapeur, le secrétaire dans sa réponse, affirma que la compagnie ne saurait se rendre à sa prière, puisque Halifax ne lui fournissait que 3 p. 100 du trafic des voyageurs. En d'autres termes, la raison alléguée par la compagnie pour ne pas essayer de faire des affaires est la raison même qui explique le petit chiffre de ses affaires. Pas un seul homme d'affaires, tant soit peu averti et soucieux de ses intérêts ne voudrait alléguer pareille excuse; il saurait que le manque de moyens de communication explique le chiffre peu élevé de son commerce. Avec les facilités voulues, le commerce fleurirait. On pourrait admettre comme axiome commercial: que le développement des voies de transport provoque celui du commerce. La compagnie de navigation à vapeur possède de magnifiques steamers et s'acquitte bien de son exploitation; mais il est impossible de la faire sortir de l'ornière.

Elle a obtenu l'entreprise du transport des dépêches et s'acquitte bien de ce service. en outre, à bord de ces vapeurs, le service est excellent; bref, on ne saurait guère lui adresser de reproches; seulement, pour le moment, il faut parler affaires.

Elle prétend qu'il n'y a pas lieu de faire deux voyages quotidiens, l'aller et le retour, et que d'ailleurs le besoin de pareil service ne se fait pas toujours sentir. Ce besoin existe, partie du temps, sinon constamment. Il lui faut transporter des marchandises, ajoute-t-elle, et cela lui serait impossible si elle était tenue à ce service quotidien. J'en conviens, dans une cer-

taine mesure. A certaines époques, la compagnie transporte de grandes quantités de marchandises et ce qu'elle affirme est parfaitement vrai, à pareilles époques. Nous ne demandons point qu'elle fasse deux voyages quotidiens, à ces époques.

Le transport des voyageurs est nul, au printemps et à l'automne, alors que les vapeurs quittent Charlottetown et Summerside chargés de marchandises; mais au cours de l'été, de juin jusqu'à la fin de septembre, il s'effectue fort peu de transport de marchandises, tandis que ces navires transportent un nombre toujours croissant de voyageurs. Le trafic des voyageurs sur ces bateaux, en été, prend de telles proportions que les bateaux sont absolument encombrés. La foule y est si compacte qu'il est presque impossible d'obtenir un siège.

Les salons et tous les endroits où il est possible de se tenir debout sont bondés; mais pareille affluence de monde ne dure pas toute la saison.

Nous ne demandons pas à la compagnie de faire deux voyages quotidiens circulaires, au printemps et à l'automne, alors que le trafic des marchandises bat son plein; tout ce que nous voulons, c'est qu'elle fasse deux voyages quotidiens, tant que dure le mouvement des touristes. Non seulement le transport des voyageurs et des touristes est en progrès, mais il tend à se développer toujours davantage. La réputation de l'île du Prince-Edouard comme un des lieux de villégiature des plus désirables au milieu de l'été, tend à s'établir; l'an dernier, le nombre des touristes s'est fort grossi et je compte que ce flot de touriste, cet été, sera encore plus puissant que l'an dernier. L'argument basé sur ce fait n'est donc pas admissible. La prochaine fois qu'on adjugera l'entreprise du transport des dépêches, si on met les compagnies dans l'alternative de faire le service entre Brûlé et Charlottetown et entre Pictou et Charlottetown et qu'elles atteignent encore l'impossibilité de fournir un bon service entre Brûlé et Charlottetown, je me fais fort de trouver une compagnie qui s'en chargera.

Si je ne me trompe, le ministre nous a dit, avant Noël, qu'il avait l'intention de charger un inspecteur d'aller étudier les conditions existantes dans la baie de Tatamagouche, au cours de cet hiver. Il y a, paraît-il, un inspecteur sur les lieux et je compte que nous aurons son rapport dans un avenir assez rapproché. J'ai donné d'assez longs développements à cette question; j'ai même outrepassé les bornes que je m'étais prescrites; mais, puisque j'avais abordé la question, j'ai cru préférable d'en faire un exposé clair et complet, dans la mesure de mes forces.

Je veux revenir sur une affirmation que j'ai faite, l'an dernier et qui m'a valu des reproches de la part de quelques orateurs, au cours d'une élection locale dans l'île du Prince-Edouard ainsi que de la part des journaux. Je ne suis pas de ceux qui se montrent exigeants au point d'insister sur la livre de chair, à la façon de Shylock. Malheureusement, les citoyens de l'île du Prince-Edouard, ou plutôt leurs représentants ici, ou encore les journaux qui sont censés être les interprètes des populations de l'île, se sont montrés trop exigeants par le passé; ils ont trop insisté sur la livre de chair. Et n'ont pas été en cela les fidèles interprètes de l'île du Prince-Edouard et je ne me propose nullement de me faire leur écho. Ce serait d'une suprême malhabileté en pareille matière.

Je veux envisager la situation à un point de vue plus loyal et plus raisonnable. A mon avis, tout ce qui tend au développement des transports entre les divers ports du Canada tend par lui-même au bien-être général du pays; et quand il s'agit de travaux publics, le principe que j'invoque c'est le bien général du pays, plutôt que de me placer à un point de vue égoïste, et d'insister sur la livre de chair qui m'est due en stricte justice. Les perfectionnements apportés aux transports entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, bien qu'ils soient pour nous d'importance vitale, sont aussi de la plus haute importance pour les populations habitant la terre ferme. Il n'y a pas de province au Canada où les marchands et les industriels vendent plus volontiers leurs marchandises que dans l'île du Prince-Edouard. Les habitants de cette île passent pour des modèles d'exactitude dans le paiement de leurs dettes; leurs achats, par tête d'habitants, atteignent le chiffre le plus élevé et les cultivateurs figurent parmi les plus prospères de la classe agricole au Canada. Il ne se rencontrent parmi eux ni riches ni pauvres; mais tout le monde achète et consomme les articles fabriqués. Il se vend à l'île du Prince-Edouard d'énormes quantités d'articles fabriqués, eu égard au chiffre de la population de l'île. C'est à ce point de vue et sur le terrain de l'union et de la fusion des intérêts du pays que je veux me placer en développant ma thèse.

Je vous présente mes excuses, monsieur l'Orateur, pour avoir pris une si grande partie de votre temps et je termine en demandans l'adoption de la résolution qui est inscrite à mon nom.

M. E. M. MACDONALD (Pictou): Je n'ai pas eu le plaisir, monsieur l'Orateur, d'écouter le long et intéressant exposé de la cause présenté par mon honorable ami de Queen (I.P.-E.) (M. Warburton). Ceux qui s'intéressent à la cause qu'il défend, ne peuvent pas dire qu'il n'a pas apporté au développement de la proposition assez d'ardeur et une grande sollicitude et qu'il

ne l'a pas soumise à la Chambre sans y avoir consacré beaucoup de travail. Je n'ai pas l'intention de le suivre dans les différentes parties de la question qu'il a exposée, mais il y a un ou deux points pourtant sur lesquels j'aimerais à revenir.

Mon honorable ami a déclaré que les bateaux de la compagnie de navigation de l'île du Prince-Edouard ne donnaient pas à la population de l'île le service qu'elle désire ou que lui-même croit être dans l'intérêt absolu de cette population. J'ai eu l'occasion, dans une discussion antérieure de cette question, de signaler que la disparition de cet inconvénient dont se plaint mon honorable ami, se produirait, si au lieu de partir le matin de Charlottetown pour le continent et retourner le soir les bateaux partaient du continent le matin et y revenaient le soir. Il en résulterait, au point de vue de la communication avec la Nouvelle-Ecosse, que non seulement les gens du dehors pourraient se rendre dans cette petite île étroite beaucoup plus rapidement que maintenant, mais la population elle-même pourrait, quand elle en aurait besoin, faire ses affaires d'une façon plus satisfaisante qu'elle ne le peut avec le système actuellement en vigueur.

Je suis surpris que mon honorable ami ait entrepris encore une fois de parler à la Chambre de cette barrière imaginaire de glace qui se forme à l'entrée du port de Pictou. Je suis né dans la petite ville de Pictou et j'y ai vécu pendant près de quarante ans. Pendant toutes les années au cours desquelles une communication a été établie entre cette ville et l'île du Prince-Edouard une seule fois il s'est produit une barrière de glace pendant la navigation d'hiver. Depuis cet accident survenu il y a quelques années, des députés en ont parlé en discutant cette question, comme si c'était un obstacle permanent et continuel qui se produisait aussi infailliblement que le retour de l'hiver. Quiconque désire trouver un argument pour améliorer les moyens de communications avec l'île du Prince-Edouard, soit en multipliant ces moyens soit en modifiant la route, s'appuie sur cette donnée qui n'existe pas en réalité, qui ne s'est produite qu'accidentellement et dont on ne devrait pas se servir pour demander une modification à l'état de choses qui existe. Le malheur pour la proposition de mon honorable ami, c'est que d'autres députés de l'île du Prince-Edouard ne s'accordent pas avec lui sur ce point. Je n'ai pas entendu les remarques de mon honorable ami de Queen (I.P.-E.) (M. Warburton) ou celles d'autres députés de l'est de l'île, mais je prédis sans hésitation qu'ils ne seront pas d'accord avec mon honorable ami de Queen sur son projet de changer le port actuel d'hiver afin de faire l'expérience d'une nouvelle route à établir entre Charlottetown et la baie de Tatamagouche.

M. E. M. MACDONALD.

Il existe dans le projet de mon honorable ami des choses qui méritent d'être considérées, mais le Gouvernement et le pays attendront naturellement, avant de changer les conditions, qu'il se soit établi une entente absolue entre les personnes qui demandent une requête. Pendant des années, on a dépensé à Pictou des sommes importantes pour procurer des installations de terminus. Depuis presque un demi-siècle, ces installations existent; il y a là un commerce établi et avant que tout cela soit abandonné, il faut donner quelques bonnes raisons pour faire ailleurs une grosse dépense. Quand l'honorable député parle de Tatamagouche et de Brûlé, ceux de nous qui vivent sur le continent, dont le jugement est formé non par théorie ou en se basant sur la visite accidentelle d'une personne qui a fait durant l'été une excursion ou partie fine, nous, dis-je, qui vivons sur le continent, nous savons que cela coûterait $1,000,000 au pays pour établir à Tatamagouche ou Brûlé les intallations dont parle l'honorable député. Le dragage qu'il y aurait à faire pour permettre d'atteindre l'un ou l'autre de ses endroits, sans parler d'autres travaux, seraient si importants que les membres de l'opposition qui regardent le ministre des Travaux publics comme trop entreprenant, en seraient épouvantés. Sur le continent, dans la baie de Tatamagouche, il n'y a qu'un seul point abordable, c'est Cape-John. Si mon honorable ami (M. Warburton) peut convaincre les bonnes gens de l'île du Prince-Edouard qui sont intéressés dans la question, d'insister pour établir une communication avec cette localité, en été tout au moins, avant de tenter des expériences pendant l'hiver, je serai heureux de lui donner mon appui pour tout ce qui pourra être fait en vue d'accueillir favorablement cette proposition.

Mais ce que demande mon honorable ami doit être étudié avec le plus grand soin. Une communication entre Charlottetown et cap John est le seul aspect de la proposition de mon collègue (M. Warburton), qui soit digne de considération ou d'étude et qui soit possible. Mais il y a des difficultés d'exécution, difficultés au point de vue des dépenses, et difficultés au sujet de la modification des conditions actuelles qu'il faudra étudier avec soin. Le projet d'aller à Tatamagouche ou à Brûlé ne peut pas être considéré comme raisonnable. J'aimerais que mon honorable ami fasse tomber d'accord la population de l'île du Prince-Edouard sur son projet, avant de le faire miroiter aux yeux des habitants de la Nouvelle-Ecosse. Nous avons sur le continent une connaissance pratique de la situation et nous aimerions à voir une unanimité et une entente générale au sujet de ces propositions, afin qu'elles puissent être étudiées d'une façon complète et équitable

et pour que le pays puisse les regarder comme dignes de faire l'objet d'un examen.

M. J. W. MADDIN (Cap-Breton-sud): J'appelle l'attention de la Chambre, monsieur l'Orateur, sur le fait que comme appât offert à l'île du Prince-Edouard pour entrer dans la Confédération le parlement du Canada a promis à la population de cette province une communication non interrompue entre l'île et le continent. Pendant plus de quarante ans, le port de Pictou a été utilisé comme port d'accès pour les navires venant de l'île du Prince-Edouard, mais je tiens à signaler que le port de Pictou est ouvert aux vents du nord-est qui soufflent pendant le printemps et qu'il forme comme une poche ouverte aux glaces flottantes qui dérivent de la baie d'Hudson et de l'océan Arctique, dans le détroit de Northumberland.

Pendant les trente-six dernières années, le port de Pictou a été essayé et a été trouvé en défaut. On a promis à la population de l'île du Prince-Edouard qu'avec le Gouvernement actuel, la communication serait établie entre la baie de Tatamagouche ou Brûlé, dont la distance à travers le détroit de Northumberland est inférieure à la distance actuelle par la route de Pictou. Comme l'a dit mon honorable ami (M. Warburton), la formation de la glace flottante dans le port de Pictou est si abondante que durant l'hiver de 1905 les communications avec l'île ont été interrompues pendant une période de 59 jours. Ce n'est pas seulement l'intérêt de la population de l'île du Prince-Edouard qui demande que des communications par bateaux à vapeur soient établies d'une façon continue, la population de la Nouvelle-Ecosse et celle du Nouveau-Brunswick sont en effet tout aussi intéressées. L'île du Prince-Edouard peut produire toutes les viandes et tous les légumes qui sont nécessaires pour nous alimenter et nous devrions naturellement faire venir nos vivres de l'île, mais en raison de l'incertitude des communications nous sommes obligés de les acheter de l'Ontario pendant une grande partie de l'année. Nous ne sommes pas sûrs que les acquisitions faites à Charlottetown ou à Sydney seront délivrées dans les mois d'hiver, parce qu'il n'y a pas de communications continues entre tre le continent et l'île du Prince-Edouard.

Le port de Pictou est ouvert aux vents du nord-est et à la flottaison des glaces du détroit de Belle-Isle qui retardent le printemps. Ce champ de glace se transformant en banquise derrière l'île de Pictou et dans le détroit de Northumberland, derrière l'île du Prince-Edouard, s'étend de telle manière que la température qui y règne le transforme en glace compacte. Je regrette que l'honorable député qui a proposé cette résolution n'ait pas déclaré au Gouvernement combien de fois le bateau quittant Pictou a été obligé de faire l'échange de ses passagers avec le bateau quittant l'île, par suite de la formation de la glace entre eux deux.

Si l'honorable député de Colchester (M. Stanfield) était présent, il pourrait déclarer à la Chambre que le gouvernement libéral de la Nouvelle-Ecosse était si favorable à cette résolution qu'aux élections de 1906, des membres du Gouvernement et ses partisans, tels que l'honorable M. Lawrence, aujourd'hui juge, et l'honorable B. F. Pearson ont pris l'engagement formel d'insister pour que la route permanente entre l'île du Prince-Edouard et le continent soit établie entre Brûlé et le port de Tatamagouche ou qu'ils donneraient leur démission. Ils disaient qu'une ligne de tramway construite de la baie de Tatamagouche à Truro économiserait au moins douze heures aux passagers entre l'île et le continent.

Comme les courants du district de Northumberland ont une direction vers l'est et que la distance entre Georgetown et Brûlé, quoique plus longue en milles, est dans une position géographique telle qu'elle ne reçoit pas la glace flottante qui dérive du détroit de Belle-Isle, c'est au Gouvernement à faire un effort pour maintenir l'engagement pris en installant un service à vapeur entre l'île du Prince-Edouard et Brulé.

Quand la Colombie-Anglaise est entrée dans la Confédération, le parlement du Canada lui a promis une communication permanente par chemin de fer entre l'Atlantique et le Pacifique. A l'époque il n'y avait que 11,000 personnes vivant à l'ouest des montagnes Rocheuses, pourtant le Gouvernement de l'époque, sous feu sir John A. Macdonald, avec sir Charles Tupper, comme ministre des Chemins de fer, n'a pas hésité à tenir l'engagement pris envers la population de la Colombie-Anglaise en assurant la construction du Pacifique-Canadien. Des efforts ont été faits de temps à autre par la dernière administration conservatrice pour réunir l'île du Prince-Edouard au continent. On a espéré le faire au moyen d'un brise-glace. On a mis en service le " Stanley ". On l'a essayé et on l'a trouvé inutile. Depuis cet effort qui a été tenté par les conservateurs, de grandes améliorations ont eu lieu.

Le Gouvernement devrait ou construire un tunnel ou changer l'itinéraire des navires qui font le service entre l'île et la terre ferme, en renonçant à Pictou pour choisir une route plus favorable qui assurerait des communications ininterrompues entre cette province et les autres parties du pays. Beaucoup des produits de l'île du Prince-Edouard sont consommés dans la Nouvelle-Ecosse. En été, les habitants de l'île du Prince-Edouard, vendent aux consommateurs de la Nouvelle-Ecosse des œufs, du bœuf, du beurre et autres produits. Ces consommateurs ne demanderaient pas mieux que de continuer à s'approvisionner dans l'île du Prince-Edouard.

en hiver et toute l'année, mais le manque de communication les en empêche.

Si on donnait effet à la présente résolution et si on choisissait la baie de Tatamagouche à la place de Pictou, comme port d'arrivée, avec un embranchement jusqu'à Truro, les habitants de la Nouvelle-Ecosse continueraient à consommer en hiver le bœuf de l'île du Prince-Edouard, au lieu de le faire venir d'Ontario et les producteurs de l'île seraient en état de faire concurrence à ceux de l'Ouest, durant les douze mois de l'année.

M. LEMUEL E. PROWSE (Queen) (I. P.-E.): Je désire ajouter quelques mots à ce qui a été dit sur cette importante question. Elle ne l'est peut-être pas pour les autres parties du pays, mais pour la province que j'ai l'honneur de représenter avec mes honorables collègues, elle est d'une importance vitale. Depuis des années cette question des transports intéresse au plus haut point nos cultivateurs et je félicite l'honorable député de Queen (I. P.-E.) (M. Warburton) sur le travail qu'il s'est imposé pour recueillir des données statistiques et sur l'habileté qu'il a déployée en les soumettant à l'appréciation de cette Chambre.

J'ai été quelque peu surpris d'entendre l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) dire que bien qu'ayant habité cette ville nombre d'années, il ne lui était arrivé qu'une seule fois de voir ce port fermé par les glaces. Pour ma part, je puis dire qu'il m'est arrivé plusieurs fois d'être retenu en dehors du port de Pictou pendant plusieurs jours et même pendant toute une semaine, sans pouvoir débarquer. Une fois le navire a été retenu dans les glaces, en dehors du port de Pictou pendant 59 heures consécutives et l'on a calculé qu'en cette occasion les cultivateurs de l'île du Prince-Edouard ont perdu $200,000 sur leurs pommes de terre, seulement. Ils avaient de grandes quantités de pommes de terre qui ont pourri dans les caves; il était impossible de les expédier, parce que le navire était emprisonné dans les glaces.

Je reconnais que le Gouvernement actuel a fait de louables efforts pour améliorer notre service d'hiver. Mais une chose que ni ce Gouvernement ni aucun autre ne peut faire, c'est de changer les conditions climatériques dans les ports. Je ne fais pas de reproche à l'honorable député de Pictou de prendre fait et cause pour son port. Je ne connais guère de membres de cette Chambre plus dévoué aux intérêts de ses commettants. Il arrive quelquefois que nous sommes obligés de le combattre parce qu'il pousse ce dévouement trop loin et se trouve par là-même à travailler contre les intérêts de l'île du Prince-Edouard. Je regrette qu'il ne soit pas présent en ce moment, car il me répugne de dire en son absence quoi que ce soit que je ne voudrais pas dire en sa présence.

J'espérais que cette année l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries laisserait le "Stanley" dans ces parages, pour faire des expériences concluantes sur cette nouvelle route, et obtenir tous les renseignements nécessaires sur ses avantages et ses désavantages. Ce serait une véritable aubaine pour les habitants de l'île du Prince-Edouard, si elle était définitivement adoptée, puisqu'elle éviterait les trois transbordements que nous sommes actuellement obligés de faire. Les frais de transport sont près de trois fois plus élevés qu'à Montréal, ainsi que je vais le prouver par des chiffres. Entre Montréal et Saint-Jean, une distance de 735 milles, le transport coûte 10 cts ½ par 100 lbs; entre Montréal et Halifax, une distance de 832 milles, le transport coûte 10 cts ½; de Montréal à Sydney, 977 milles, 16 cts ½. Le prix régulier pour un chargement de grain, de Tignish (I.P.E.) à Saint-Jean, 432 milles est de 26 cts par 100 lbs; de Tignish à Halifax, 309 milles, 23 cts par 100 lbs; de Tignish à Sydney, 308 milles, 26 cts par 100 lbs. On voit par là quelles conditions onéreuses sont faites aux producteurs de l'île du Prince-Edouard. Je suis convaincu qu'en adoptant la nouvelle route ou ferait disparaître tous ces inconvénients. On pourrait former une compagnie qui mettrait un service des navires capables de transporter les wagons et on éviterait ainsi les trois transbordements, puisque les grands wagons de l'Intercolonial, pourraient être amenés jusqu'au quai pour y prendre leurs chargements. Ce serait pour nos cultivateurs un grand avantage sur les conditions actuelles.

M. A. L. FRASER (King) (I. P.-E.): L'importance de cette question pour la province que je représente justifie mon intervention dans le débat. Chaque année la Chambre est saisie de cette question, et nous sommes encore obligés d'y revenir fréquemment. Bien qu'il me soit agréable de reconnaître que la situation s'est améliorée depuis quelques années, il reste encore beaucoup à faire. Je suis convaincu que si le Gouvernement voulait se donner un peu plus de peine, et consacrer un peu plus de temps à l'étude de cette question, il pourrait nous obtenir de plus grandes facilités de transport, sans beaucoup de dépenses.

Je n'insisterai pas sur les avantages relatifs des différents ports du continent car je ne suis pas aussi bien renseigné sur les avantages de la route par Brûlé, que ceux de mes collègues qui ont fait une étude spéciale de la question, mais je me permettrai de dire à l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), que je ne vois pas à son siège, que s'il est une chose sur laquelle tous les habitants de l'île du Prince-Edouard, sont d'accord, s'est que

Pictou est le plus mauvais port que l'on pouvait choisir sur le continent pour la navigation hivernale. Que le Gouvernement ne s'y trompe pas. L'honorable député (M. Macdonald) nous a fait le reproche de n'être pas d'accord sur une route unique; mais nous sommes unanimes à reconnaître que le port de Pictou est le plus mauvais de tous ceux qu'on pouvait choisir. Le Gouvernement peut en être convaincu et j'espère qu'il fera faire une étude consciencieuse de la question et se documentera suffisamment pour nous donner un meilleur service en hiver.

Ce n'est pas ma seule opinion que j'exprime en ce moment. J'ai étudié les rapports des experts envoyés sur les lieux par le Gouvernement actuel et les ministères précédents, et je considère que tous ces rapports s'accordent à dire que le port de Pictou, par suite de sa conformation et sa situation, est le moins propice de tous, pour la navigation hivernale. Il est en forme de V, l'entrée donne sur le nord-est et il n'offre aucune protection. Quand les vents du nord-est et de l'est poussent la glace dans le port, il se remplit rapidement et la navigation est totalement paralysée.

Il n'y a pas lieu de discuter ce soir la question de savoir si la population de l'île du Prince-Edouard a droit à des communications ininterrompues avec la terre ferme. J'ai été assez surpris l'autre jour d'entendre le ministre des Finances, qui s'absente rarement mais qui n'est pas à son siège en ce moment, émettre l'opinion que ni ce Gouvernement ni aucun autre n'était tenu de maintenir des communications ininterrompues entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme.

Pour ma part, je pense le contraire. Cette condition est expressément stipulée dans l'acte d'union, et elle n'y serait pas, si elle ne devait avoir aucun sens. Or, si elle a un sens quelconque, c'est assurément que le gouvernement du Canada est tenu de maintenir des communications entre l'île du Prince-Edouard et les autres provinces, hiver comme été. La grande majorité de la population de l'île est d'opinion que la construction d'un tunnel est la seule solution possible du problème.

Cette question a été discutée ici même, il y a quelques semaines et l'honorable ministre des Finances nous a donné l'assurance aussi formelle qu'il pouvait le faire, que dès cet été ou aussi prochainement que possible, la question d'un tunnel serait étudiée à fond. Avec tous ceux qui voient dans la construction de ce tunnel la seule solution possible du problème, j'espère que le Gouvernement ordonnera bientôt des études dans le détroit de Northumberland, car si un tunnel était construit à cet endroit tous les inconvénients dont nous nous plaignons disparaîtraient.

Nous n'avons pas uniquement à nous plaindre de la navigation d'hiver, car le service de l'été laisse aussi beaucoup à désirer. Le transport du courrier, des voyageurs et d'une bonne partie des marchandises est actuellement aux mains de la Steam Navigation Company. Depuis quelques années la population de l'île se plaint des tarifs et du service de cette compagnie. Pour ma part, et à titre de voyageur, je n'ai pas à me plaindre de cette compagnie. Mais le public en général n'est pas satisfait des prix exigés pour le transport des marchandises et de la manière dont le service est fait. A l'heure présente, une bonne partie de la population de l'île est mécontente du service d'été que nous donne la Steam Navigation Company. Avec l'honorable député de Queen (M. Warburton) j'espère qu'avant de demander de nouvelles soumissions, le Gouvernement étudiera de nouveau la question et trouvera le moyen de faire abaisser les prix et d'améliorer le service.

J'ai été surpris d'entendre l'honorabe député de Pictou (M. Macdonald) dire qu'une manière de résoudre le problème serait de faire partir les navires de la terre ferme le matin et de les ramener le soir. D'après lui, ce moyen résoudrait le problème de la navigation des détroits en hiver.

M. E. M. MACDONALD: En été seulement, c'est ce qui se fait actuellement en hiver.

M. FRASER: Je ne vois pas en quoi le service serait mieux fait en hiver ou en été si les navires partaient d'un point quelconque le matin. Je sais que le Gouvernement a dépensé de fortes sommes à Pictou. Il n'y a pas de doute que ces travaux ont été très utiles à mon honorable ami dans cette circonscription électorale. Il est sans doute un de ceux qui, à la dernière élection, pouvaient dire aux électeurs: "Voyez tout l'argent que j'ai obtenu pour le comté; voyez ce que j'ai fait pour vous." Mais cela ne veut pas dire que l'argent a été employé dans l'intérêt public.

M. E. M. MACDONALD: L'honorable député (M. Fraser) laisse entendre que cet argent ne fut pas dépensé à l'avantage du public. Je crois avoir le droit de lui demander ce qu'il entend par là. A-t-il une déclaration à faire relativement à l'argent dépensé dans le comté de Pictou ou aux résultats que le pays en a retirés?

M. FRASER: Je ne comprends pas bien la question.

M. E. M. MACDONALD: L'honorable député a entrepris de dire que l'argent dépensé dans Pictou ne l'avait pas été en vue de l'intérêt public. L'honorable député voudrait-il nous dire de quelles dépenses il veut parler?

M. FRASER: Je n'ai pas dit que le public n'avait retiré aucun avantage de cette dépense; j'ai déclaré que mon honorable ami (M. Macdonald) a bénéficié grandement de cette dépense.

M. E. M. MACDONALD: Comment?

M. FRASER: Au point de vue électoral.

M. JAMES W. RICHARDS (Prince) (I. P.E.): La question des transports entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme est, certes, l'une des plus importantes, non seulement pour la population de l'île, mais encore pour les habitants du Nouveau-Brunswick et ceux de la Nouvelle-Ecosse également. La question de la navigation d'hiver a été si bien traitée par mon honorable ami de Queen (I.P.-E.) (M. Walburton) que je ne répéterai pas ce qu'il a dit. Il est certain qu'un grand progrès s'est accompli sur ce point depuis le temps où l'"Albert" était le seul vaisseau qui faisait cette navigation. Aujourd'hui, nous avons l'"Earl-Grey". Grâce aux améliorations accomplies déjà, nous avons toute raison d'espérer qu'on continuera dans cette voie à l'avenir. Mais il nous faut tenir compte de ce fait que la province est une île que la glace entoure durant plusieurs mois de l'année. Dans certaines saisons, il nous faut surmonter beaucoup plus de difficultés que dans d'autres quand il s'agit de maintenir nos communications avec la terre ferme. Ainsi, par exemple, la saison actuelle est une des plus favorables à cette navigation, puisque les steamers d'hiver ont pu régulièrement faire la traversée.

Mais les années prochaines pourraient bien nous réserver des hivers rigoureux, alors qu'on ne pourra trouver de navires assez solides pour accomplir cette traversée tous les jours.

Quant aux différents ports qu'on devrait choisir pour ce service d'hiver, je ne suis pas prêt, quant à moi, à dire lequel est le meilleur. Mon honorable ami de Queen a expliqué dans tous ses détails la situation du port de Charlottetown et la baie de Tatamagouche. Personnellement, je ne connais ni la baie de Tatamagouche ou du Brûlé, ainsi qu'on l'appelle. Mais si l'on prouve, après des recherches sérieuses, que cette route est praticable et qu'elle est la meilleure je ne mettrai pas le moindre obstacle à son adoption. La route dont on peut se servir le plus régulièrement et avec le moins de difficulté est la meilleure, non seulement pour une partie de la province, mais encore pour toutes celles-ci. Il est vrai qu'il nous a fallu revenir à la route Georgetown-Pictou quand les autres routes furent abandonnées. Georgetown est un port superbe. On dit qu'on éprouve quelquefois de la difficulté à pénétrer dans le port de Pictou à cause de la glace. Personnellement, j'ignore si c'est bien là ce qui existe. Mais nous avons dans le comté que j'ai l'honneur de représenter le port de Summerside, et beaucoup de citoyens de cette ville et d'habitants de ce comté qui ont les aptitudes voulues pour exprimer une opinion en des affaires semblables sont fermement convaincus que la meilleure route d'hiver est celle de Summerside dans l'île du Prince-Edouard, et Cap-Tourmentin au Nouveau-Brunswick. La distance entre ces deux points n'est que de 17 milles environ, et à Cap-Tourmentin se trouve une jetée construite par le gouvernement fédéral.

Le trajet s'opère très rapidement, puisqu'il ne prend qu'une heure à peine quand le traversier ne rencontre pas trop de glace épaisse dans son chemin. On n'a jamais éprouvé complètement cette route, mais nous avons eu déjà le navire qui devait faire cette navigation d'hiver tout prêt au travail, afin de transporter le fret qui s'était accumulé après que les navires d'été avaient cessé leurs voyages. M'est avis que cette route n'a jamais été éprouvée sérieusement et tel que je viens de le dire, les gens qui ont étudié à fond cette question et qui peuvent, à bon droit, énoncer un avis, sont fermement convaincus que cette dernière route est la plus courte, la plus directe et la plus sûre entre l'île et la terre ferme.

En 1909 le steamer " Minto " a fait cette navigation durant deux ou trois jours, et transporté du fret et des passagers. Il appert que, d'après l'arrangement intervenu, le "Minto" devait joindre l'"Earl-Grey" dans la route de l'est, aussitôt que les bateaux eussent cessé leur service d'été entre Charlottetown et Pictou. C'était l'entente qui a été indiquée par le département de la Marine ici, bien que certains de mes bons amis de Summerside professassent l'opinion que le steamer " Minto " devait rester plus longtemps attaché à ce port, jusqu'au moment où il deviendrait nécessaire d'abandonner la route Charlottetown et Pictou pour prendre celle de Georgetown. Cependant, les navires qui nous arrivent à l'automne, avant que les steamers d'été soient obligés d'abandonner le service, sont d'un grand avantage, non seulement pour le comté de Prince, mais encore pour le comté de Queen représentés par mes deux honorables amis qui siègent à mes côtés. Je puis affirmer, en me basant sur une autorité compétente, d'après moi, que les neuf dixièmes du fret de l'île du Prince-Edouard sortent du port de Summerside durant les moins de l'été, et que si l'on éprouvait cette route sans préjugé aucun, et que si on la trouvait praticable il s'y développerait un commerce considérable durant l'hiver.

Il y a un chemin de fer depuis le Cap-Tourmentin jusqu'à Sackville, soit sur une distance de 40 milles, que prennent les voyageurs en destination de Montréal et de l'ouest du Canada, et cette voie ferrée

raccourcit la route, si on la compare à celle de Charlottetown à Pictou.

Je pourrais continuer à invoquer de nombreuses raisons qui militent en faveur d'un essai loyal de cette route qui serait la plus courte, la meilleure et la plus naturelle, si l'on pouvait réaliser cette idée. Voilà pourquoi j'estime qu'on devrait prendre quelques moyens de s'assurer de ce qui en est, afin de donner à cette route une chance équitable quand arrivera l'hiver prochain. Quoi qu'il en soit, si l'on veut nous accorder les moyens de transport dont nous avons besoin à Summerside, on devrait nous fournir un navire tous les ans lorsque les vaisseaux qui font la navigation d'été entrent en hivernage, ce qui nous permettrait de transporter tout le fret qui s'accumule à cet endroit après la fermeture de la navigation. Nous, particulièrement, nous qui habitons l'ouest de l'île, avions espéré que le "Stanley" qui est un bon navire brise-glace, serait resté dans nos eaux cet hiver, vu notre désir d'expérimenter les différentes routes. Nous avons, il est vrai deux navires, l'"Earl-Grey" et le "Minto", mais ils sont nécessaires au service qu'ils font maintenant, et l'on espérait grandement que le "Stanley" pour servir de vaisseau brise-glace nous serait resté afin de faire l'essai de quelques-unes des nouvelles routes proposées, ce qui aurait fourni au département de la Marine des renseignements dignes de foi sur la meilleure route à adopter d'une manière permanente.

On a éprouvé beaucoup de désappointement et de regret lorsqu'on a vu partir si tôt ce navire. Toujours est-il que le département, parce qu'il avait perdu, je crois, un navire quelque part dans la baie de Fundy, a jugé nécessaire de prendre le "Stanley" pour faire cette navigation, mais j'espère qu'une autre année on pourra nous renvoyer le "Stanley" pour essayer ces routes, ou nous fournir, aux mêmes fins, un autre navire. Notre population demande instamment cette épreuve approfondie des différentes routes dans le but de décider quelle est la meilleure route, puis de choisir celle-ci. Je ne crois pas, ainsi que je le disais, que dans les hivers rigoureux, où la glace du nord vient s'amonceler dans le passage, nous puissions entretenir des communications régulières par des bateaux.

A mon sens, le seul plan qui nous permettra d'entretenir ces communications continues avec la terre ferme durant toute l'année, c'est celui de la construction d'un tunnel. Nous soupirons après le jour—j'espère qu'il n'est pas très éloigné—où nous construirons un tunnel. Quoi qu'il en soit, nous espérons qu'on fera des études à cette fin, ce qui permettra à notre population de savoir si oui ou non ce tunnel peut être construit à un coût raisonnable, à un coût tel que nous aurions raison d'étudier ce plan dont la réalisation n'entraînerait pas une dépense extravagante, étant donnés les besoins du commerce, les ressources et l'importance commerciale de l'île du Prince-Edouard. Nous demandons instamment qu'on s'occupe de cette question afin de la résoudre, puis notre population sera satisfaite.

On dira alors si les études le démontrent: Cet ouvrage nous coûtera plus cher que le montant que nous avons le droit de dépenser, ou bien: Il existe dans cette entreprise des difficultés telles qu'il nous devient impossible de construire ce tunnel à un prix raisonnable et modéré. Je félicite notre ami de Queen (M. Warburton), qui a soulevé avec tant de force et d'énergie cette question en cette Chambre, parce que je puis vous affirmer, monsieur l'Orateur, ainsi qu'aux honorables députés qui m'écoutent, que cette question de transport est très vivement discutée dans la province de l'île du Prince-Edouard. Pour une petite province, les produits sont très considérables, non seulement au point de vue agricole, mais encore à celui des pêcheries et du commerce des chevaux et du bétail. Nous sentons que, pour le transport des chevaux et du bétail, ainsi que des objets de consommation, bien que le Gouvernement nous ait accordé beaucoup en mettant à notre service un nouveau steamer pour la navigation d'hiver, il doit aller plus loin encore s'il veut satisfaire notre besoin de moyens de transport, et j'espère fermement que de cette discussion il résultera une conclusion qui nous aidera à améliorer l'état de choses qui existe maintenant en ce qui concerne la navigation entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme.

M. W. CHISHOLM (Antigonish): Monsieur l'Orateur, je n'occuperai pas le temps de la Chambre à discuter cette question. En vérité, je n'avais pas prévu qu'il me faudrait prendre part à la discussion, c'est ce que j'aurais fait, n'eussent été certaines observations qu'on a présentées ici. Je désire signaler au Gouvernement et à la Chambre le fait qu'il existe une autre route dont n'ont presque pas parlé les honorables députés qui ont pris la parole, une route qui, à mon sens, fournirait la solution de toute cette difficulté.

Il est oiseux de dire qu'il n'existe pas de grief, que la population de l'île est satisfaite. Tout ce qu'il nous faut faire, c'est de lire les Débats depuis que l'île du Prince-Edouard fait partie de la Confédération pour trouver que tous les ans on entendait de la part de la population de l'île des plaintes à propos du traitement qu'elle recevait, surtout, en cette question des communications hivernales. Dans la masse de renseignements qu'on a fournis à la Chambre au cours de la dernière session, des sessions précédentes, on trouvera les résolutions adoptées par la chambre de commerce de Charlottetown, celle du

board of trade maritime, de la chambre de commerce d'Halifax, de la législature provinciale de l'île du Prince-Edouard, toutes protestant contre le traitement dont on usait à l'endroit de l'île du Prince-Edouard dans cette question des moyens de transport. Cette difficulté pourrait être résolue facilement. Toute la question est de savoir quelle est la meilleure route à choisir, quelle est celle qui pourra maintenir les communications désirées. On a fait l'essai de plusieurs routes. Celle des Caps, dont a parlé l'honorable député de Prince, a été mise à l'épreuve; on a déclaré qu'elle n'était pas praticable et qu'elle ne pouvait servir qu'à des fins politiques. Depuis deux ans déjà on a fourni une masse de renseignements au sujet de cette route. Des essais ont été tentés durant les hivers de 1901, 1902 et 1903, puis il a fallu abandonner la route essayée. Durant les mois d'été, on a la route de Charlottetown à Pictou.

Lors de la fermeture de la navigation, il faut abandonner Charlottetown, et lorsque j'ai entendu mon honorable ami de Queen préconiser la route Charlottetown-Brûlé, cela m'a paru bien extraordinaire. S'il faut abandonner la route Charlottetown-Pictou dès que l'hiver commence, comment la route Charlottetown-Brûlé pourra-t-elle répondre aux besoins? Si Charlottetown n'est pas utilisable comme port d'hiver, alors je prétends qu'on n'améliorera pas la situation en le reliant à Brûlé ou à la baie de Tatagamouche.

M. WARBURTON: Les glaces du nord qui sont poussées dans le détroit par le vent du nord-est sont arrêtées à la pointe Prim, à 10 milles à l'est de Charlottetown et ne nuisent pas à la route de Charlottetown.

M. WM CHISHOLM: Oui, mais si j'ai bien lu les documents qui ont été déposés à ce sujet, ils disent que Charlottetown n'est pas un bon port d'hiver. C'est plutôt le contraire. On y arrive par un chenal long, étroit et tortueux et bien qu'on ait dépensé beaucoup d'argent pour en améliorer la navigation et qu'on ait fait beaucoup pour améliorer le port de Charlottetown, tout le monde admet que Georgetown est l'unique port d'hiver de l'île. Il est vrai que cette année on a navigué entre Charlottetown et Pictou, jusqu'à une période assez avancée et peut-être même encore aujourd'hui, mais d'un moment à l'autre, Georgetown peut être substitué à Charlottetown. Tout le monde admet que Georgetown est l'un des meilleurs ports de l'île du Prince-Edouard. Nul n'a jamais révoqué en doute le fait que le port de Georgetown est ouvert durant toute l'année. Le port d'hiver de l'île est Georgetown. Ce qu'il vous faut faire, c'est d'essayer les diverses routes mentionnées par ceux qui ont parlé à ce sujet et d'adopter celle qui sera la meilleure. Je prétends qu'en ce qui concerne Brûlé ou la baie de Tatagamouche, il n'y a pas beaucoup à espérer, parce que, si j'ai bien compris ce qu'a dit l'an dernier le ministre de la Marine et des Pêcheries, les conditions y sont à peu près les mêmes que celles que l'on rencontre dans le port de Pictou. Il faudrait une somme énorme d'argent pour y construire des jetées et y faire les améliorations qui y seront nécessaires. Même alors, il est fort douteux que l'on ait une route d'hiver satisfaisante. Il y a cependant une autre route, celle que je suggère, et c'est la route Georgetown-Cap-George. Cette route est très avantageuse par le fait qu'elle offre beaucoup d'espace aux navires et par suite des conditions des marées et des courants entre Georgetown et le cap George, lesquelles assurent une mer libre durant toute l'année. Il y a trois ans, vers les mois de mars ou d'avril, lorsque le port de Pictou était bloqué durant dix jours environ et était inaccessible, une goélette chargée de houille a traversé de Hastings à Georgetown.

Des capitaines de navires et des gens qui ont passé toute leur vie le long de la côte me disent que la mer est toujours libre au Cap-George. Il y a deux ans, lorsque l'ex-député de King (I. P.-E.,) partit pour Ottawa, il fut retenu cinq ou six jours au port de Pictou, alors qu'il n'y avait aucune difficulté à débarquer le long de la côte près du Cap-George. Ceci n'est pas une nouvelle route. Elle a été suggérée dès 1874 par l'honorable député représentant le comté de King (M. McIntyre). Il déclarait, ce que l'on dit généralement dans la localité, que la mer est toujours libre entre Georgetown et le Cap-George. Durant cette même session, le député représentant alors le comté d'Antigonish (M. McIsaac) disait qu'à sa propre connaissance des passagers avaient été débarqués à Malignant-Cove, à Arisaig et au Cap-George, alors qu'il était impossible de s'approcher de Pictou. Je sais qu'il y a quelques années, lorsque le port de Pictou était inaccessible, il a fallu débarquer le courrier et les passagers quelque part près du Cap-George. Je désire attirer l'attention du Gouvernement sur la nécessité de faire un essai convenable de la route Georgetown-Cap-George, et si l'on constate qu'elle est telle que nous le prétendons, on ne devra pas hésiter à l'adopter.

Dans une lettre datée du 3 novembre 1905 l'ancien ministre de la Marine et des Pêcheries m'a promis que cette route serait essayée en temps actuel opportun. J'ai eu, de la part du ministre dont, tous, nous regrettons l'absence, une promesse identique dans une lettre datée du 28 août 1906. J'avais attiré son attention sur le bruit répandu par les journaux

suivant lequel on devait faire l'essai de la route Brûlé. Il m'a promis alors qu'il verrait à ce que l'on fît en temps opportun, l'essai de la route Georgetown-Cap-George. Vu ce qui a été fait en matière d'inspection à la baie de Tatagamouche, je crois que le temps est arrivé où la promesse du ministre devrait être mise à exécution. On a fait en cette Chambre maintes observations au sujet de cette route et cela remonte jusqu'à 1874 ou à peu près. Ces observations ont été faites par le député de King dont j'ai parlé, par le député d'Antigonish mon prédécesseur. Je crois que ces observations suffisent pour justifier l'essai de la route et j'espère que le Gouvernement mettra à exécution la promesse qui a été faite par le ministre de la Marine et des Pêcheries et son prédécesseur et qu'un essai sera fait le plus tôt possible.

(La motion est adoptée.)

CLOTURE DE LA SEANCE.—SOCIETES COOPERATIVES DE CREDIT.

Sir WILFRID LAURIER propose de lever la séance.

M. MONK: Monsieur l'Orateur, avant que la séance soit levée, je voudrais demander au premier ministre (sir Wilfrid Laurier) s'il ne serait pas possible de voter la 2e lecture du projet de loi (n° 26) concernant les caisses de prêt et de crédit.

La raison de cette demande de ma part c'est que le principe de la coopération n'a prêté à aucune objection au cours du débat relatif au premier bill qui fut présenté au sujet de la coopération, comme s'en souvient l'honorable directeur des Postes (M. Lemieux). On s'est fortement opposé à l'établissement de sociétés coopératives ayant pour objet la production et la distribution, mais on n'a rien dit, à aucune phase de la délibération du bill, contre l'institution de petites banques et de sociétés de prêt et de crédit. Dans ces circonstances, j'ai présenté, cette année, un bill, tendant à l'organisation légale de sociétés de prêt et de crédit, certain que sur ce point, du moins, il n'y aurait aucune opposition.

L'honorable député de Brantford (M. Harris) a présenté, au sujet de sociétés coopératives, un bill d'une portée générale qui, je le crois, est combattu par certains intéressés, mais personne n'a intérêt à s'opposer à l'institution de ces banques de crédit. L'association des banquiers y a donné son approbation. Dans ces circonstances, et le principe de la coopération étant de plus en plus reconnu dans la province de Québec surtout, et n'ayant provoqué aucune objection par rapport au premier bill, je pense que ma requête doit être favorablement accueillie par le premier ministre. Si mon bill subissait maintenant sa deuxième et sa troisième lectures, les objections auxquelles il prêterait pourraient être soulevées au Sénat.

Sir WILFRID LAURIER: Je crois savoir que la Chambre désire examiner ce bill. Je n'ai aucune objection à ce qu'il soit lu une deuxième fois et renvoyé au comité, mais je ne puis consentir à ce qu'il subisse sa troisième lecture, parce que certains intéressés ont l'intention de s'opposer à son adoption. Je retire ma motion demandant que la séance soit levée.

2e LECTURE DE DEUX BILLS RELATIFS AUX SOCIETES COOPERATIVES.

Sur motion de sir Wilfrid Laurier le bill (n° 26) concernant les sociétés coopératives de crédit, déposé par M. Monk, est lu une deuxième fois et renvoyé au comité des banques et du commerce.

Sur motion de M. Ralph Smith, le bill (n° 50) concernant la coopération, déposé par M. Harris, est lu une 2e fois et renvoyé au comité des banques et du commerce.

(Sur motion de sir Wilfrid Laurier, la séance est levée à dix heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 8 février 1910.

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

LE CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur, je désire expliquer un passage du rapport présenté à la Chambre au sujet du coût estimatif du chemin de fer de la baie d'Hudson. La députation a dû s'apercevoir que la somme destinée aux élévateurs, docks, etc., qui figure au tableau, n'est pas comprise dans le total. Pour plus de clarté, je consignerai l'état suivant dans le hansard:

ETUDES DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

Tracé par le fleuve Churchill.

Construction de la voie ferrée.. ..	$11,351,520
Ateliers et accessoires du chemin de fer..	7,757,152
Travaux du port..	6,675,000
	$25,783,672

Tracé par le fleuve Nelson.

Les chiffres donnent un total de $16,426,340, au lieu de:

Construction de la voie ferrée.. ..	$ 8,981,800
Ateliers et accessoires du chemin de fer..	7,444,540
Travaux du port..	5,065,000
	$21,491,340

AUTORITE LEGISLATIVE DU GOUVERNEMENT FEDERAL ET DES PROVINCES A L'EGARD DES COMPAGNIES.

M. MONK: Le Gouvernement se propose-t-il de soumettre à la cour suprême le bill concernant l'assurance que le Sénat a mis à l'étude, afin de faire décider s'il est conforme à la Constitution? Il y a deux mois environ, lorsque M. le juge Leet, de Montréal, a rendu jugement dans la cause du roi contre Witlis, Fabre et compagnie, le bruit a couru que la loi sur l'assurance était inconstitutionnel. Il me semble utile de connaître quelle est sur ce sujet l'opinion du tribunal de dernière instance avant de nous livrer à une étude plus approfondie de ce projet de loi.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, l'intéressant problème que l'honorable député nous signale n'a trait qu'à un aspect de la question plus vaste des pouvoirs respectifs du parlement fédéral et des législatures provinciales quant à l'institution civile des compagnies.

Il n'y a pas longtemps que cette question a été soumise à la cour suprême. Les avis exprimés par les membres de ce tribunal ont été très partagés. Ce problème offrant tant d'importance dans la pratique, le département que je dirige s'est mis en rapport avec les procureurs généraux des différentes provinces dans le dessein de trouver, si faire se pouvait, un moyen de trancher ces épineuses et graves questions d'interprétation de l'acte de l'Amérique britannique du Nord.

A la suite de cette correspondance, plusieurs provinces ont proposé qu'une conférence ait lieu entre les représentants des provinces et ceux du gouvernement fédéral pour discuter ce sujet, et on fait des préparatifs afin de tenir cette conférence. Des communications sont adressées aux lieutenants-gouverneurs des différentes provinces leur proposant de réunir des représentants des provinces et du gouvernement fédéral qui discuteront toute la question—non seulement celle des lois relatives à l'assurance, mais le problème plus vaste des droits que possèdent respectivement les provinces et l'Etat fédéral relativement à l'autorisation des compagnies.

L'HYMME NATIONAL.

M. BURRELL: Le débat sur la marine militaire devant se poursuivre aujourd'hui, j'ose appeler l'attention du premier ministre sur l'entrefilet suivant relatif à son discours, que le "Globe", de Toronto, a publié dans son numéro du 4 février:

Sa péroraison fut marquée par le spectacle émouvant de toute la députation se levant pour entonner l'hymne national.

M. GRAHAM.

La Chambre sait que le spectacle émouvant dont il est question a eu lieu à la fin du discours du chef de l'opposition. Je ne dis pas que cette nouvelle ait été transmise à dessein, mais vu qu'elle a été mise en vedette, non seulement dans les organes attitrés du parti libéral, mais aussi dans le "Times" de Hamilton, le "Sun" et le "Telegraph", de Saint-Jean, le "Chronicle" d'Halifax, le "Daily Herald" de Montréal, le "Daily Ontario" de Belleville, le "Advertiser" de London, le "Journal" de St. Thomas et le "Free Press" de Winnipeg, et vu qu'à la dernière session le premier ministre a parlé sévèrement de l'immoralité des fausses dépêches, je crois être l'interprète des sentiments de toute l'opposition et de plusieurs députés de la droite, je n'en doute pas, en disant que nous serions bien aises d'entendre un bref commentaire de la part du premier ministre.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je ne sais ce que l'honorable député veut dire. En quoi cela me concerne-t-il?

L'ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL.

M. CROSBY: Je relève dans l'"Evening Citizen", d'Ottawa, numéro du 5 février, une déclaration qui a été faite à Hamilton (Ont.), le 4 février, devant le conseil des métiers et du travail.

On a lu une lettre de l'honorable M. Mackenzie King dans laquelle il déclare qu'il n'a pas proposé que le Gouvernement différât de prendre des mesures au sujet de l'enseignement professionnel, mais que c'est l'opposition qui a fait entendre des protestations.

Je demanderai au ministre du Travail comment on a pu écrire cela, vu ce qui s'est passé et étant donné qu'il a lui-même proposé de renvoyer la suite du débat à une autre séance.

L'hon. M. MACKENZIE KING (ministre du Travail): Je n'ai pas écrit une telle lettre. Je serai bien aise de communiquer à la Chambre les lettres que j'ai envoyées au conseil des métiers et du travail d'Hamilton. Je suppose que l'honorable député lit le compte rendu d'un journal qui ne rend pas fidèlement le sens de ma lettre.

M. CROSBY: Le compte rendu que j'ai lu est-il erroné?

L'hon. M. KING: Oui.

LA CONDUITE HEROIQUE DU CONDUCTEUR REYNOLDS.

M. R. L. BORDEN: Je désire rappeler au Gouvernement que, par un décret du 13 de juillet 1907 portant le sceau royal, Sa Majesté a créé une nouvelle médaille, appelée la médaille Edouard, pour récom-

penser les actes d'héroïsme accomplis par des mineurs, des carriers et d'autres personnes qui exposent leur vie en tentant de soustraire leurs semblables aux dangers qu'ils courent dans les mines et les carrières. Un nouveau décret de Sa Majesté, daté du 14 de décembre 1909 et portant le sceau royal, permet de décerner cette médaille à ceux qui, dans les entreprises industrielles, risquent leur vie pour sauver leurs semblables des dangers qui les menacent dans la poursuite de leurs occupations. Le Gouvernement sait-il si cette médaille peut être décernée à ceux qui accomplissent des actions héroïques pour conserver la vie des personnes que l'exploitation des chemins de fer de ce pays met en danger? Si je pose cette question c'est qu'un acte signalé d'héroïsme a été accompli par un conducteur du Pacifique-Canadien, Thomas Reynolds, qui, au péril de sa vie et avec une bravoure inouïe, a réussi à sauver la vie à neuf personnes emprisonnées dans le wagon-buffet qui est tombé dans la rivière et à travers la glace lors du récent accident survenu sur la ligne du Sault-Sainte-Marie. Si cette médaille peut servir à récompenser de pareils actes d'héroïsme, je souhaite que le Gouvernement signale aux autorités impériales la conduite héroïque de M. Reynolds.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): La députation admettra, j'en suis certain, que si quelqu'un a droit à une médaille en récompense de son héroisme, le conducteur Reynolds occupe le premier rang. Il y a une société qui d'ordinaire s'occupe de la chose et signale au Gouvernement les actes de bravoure. Dès que nous aurons reçu sa communication, nous nous empresserons de la signaler à qui de droit.

SERVICE DE LA COMPAGNIE DES PAQUEBOTS ALLAN.

M. CROSBY: Vendredi dernier, j'ai posé une question au sujet de la ligne des paquebots transatlantiques qui, passant par Le Havre, font escale à Halifax. Le premier ministre a promis de me donner une réponse lundi, Je voudrais savoir s'il est prêt à me répondre.

Sir WILFRID LAURIER: Je possède les renseignements que mon honorable ami a demandés. Je dois lui dire que, aux termes du contrat signé avec MM. H. et A. Allan au sujet du service entre le Canada et la France, les entrepreneurs sont libres de faire escale à Halifax ou à Saint-Jean (N.-B.). Toutefois, afin de se rendre au désir du ministère du Commerce et de la Chambre de commerce d'Halifax, MM. Allan ont dernièrement annoncé que les paquebots relâcheraient dans ce port lors des voyages vers l'est pendant le reste de l'hiver pour transporter le homard et les autres articles d'exportation qu'on leur confierait. Cependant, ces escales n'auront lieu que s'il y a du fret à transporter. Quant aux voyages vers l'ouest, MM. Allan prétendent qu'il n'y a guère de fret à destination d'Halifax, et ils déclarent que s'il y en avait assez pour couvrir les frais d'escale, les paquebots relâcheraient dans ce port; mais qu'autrement, s'ils reçoivent des marchandises pour Halifax en quantité suffisante pour leur permettre de faire escale dans ce port, ces marchandises seront transportées de Saint-Jean (N.-B.) sans nouveaux frais.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL DE LA MARINE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de sir Wilfrid Laurier tendant à la 2e lecture du bill (n° 95) concernant le service de la marine du Canada, sur l'amendement de M. Borden et sur le sous-amendement de M. Monk.

M. W. S. MIDDLEBRO (Grey-nord): En prenant la parole sur un sujet d'une importance aussi vitale pour le Canada, qui intéresse non seulement notre condition présente, mais nos rapports à venir avec l'empire; je suis d'avis qu'à la fin du débat, nous serons pervenus à une époque décisive de l'histoire de la Confédération canadienne et que notre devoir le plus sacré nous oblige à nous demander, non seulement si le projet de loi dont la Chambre est saisie répond aux exigences de la défense du Canada sur mer, mais s'il tend à consolider ou à démembrer l'empire.

Je ferai d'abord quelques commentaires sur le militarisme. Mon désir est de publier que je ne suis en aucune façon un apôtre de la doctrine militariste. La question est de nous défendre, et non d'attaquer les autres; il ne s'agit pas de rien faire pour agrandir notre territoire, mais seulement de renforcer l'armement du centre de l'empire afin de maintenir la paix comme elle a été maintenue depuis un siècle. Et je déclare que la suprématie de la marine anglaise, sa prépondérance incontestée a été la cause de la paix dont nous avons joui depuis plus de cent ans. Nous savons que la paix a été la compagne fidèle de la suprématie anglaise pendant la plus grande partie d'un siècle et que, dès que l'empire des mers semble vouloir échapper à la Grande-Bretagne, des nuages sombres paraissent à l'horizon et des bruits de guerre circulent parmi les nations. Nous n'ignorons pas que, le développement de la marine de la grande puissance militaire qui existe de nos jours en Europe ayant mis en danger cette suprématie, l'univers ressemble pour la première fois à un camp retranché. La Nouvelle-Zélande a généreusement offert un dreadnought l'Australie fournit une unité navale à la marine

impériale. C'est à cause de ces circonstances que nous étudions le problème de la défense navale. Ainsi, si je traite ce sujet, si j'approuve tous les moyens de défense navale, c'est que je suis convaincu qu'en augmentant les forces anglaises nous maintenons la paix, non seulement dans les colonies de la Grande-Bretagne, mais chez toutes les nations de l'univers.

Les diplomates anglais ont déclaré a maintes reprises que la marine de leur pays n'est pas destinée à la conquête, mais qu'elle tend uniquement à maintenir la paix.

Je voudrais rappeler à la Chambre les paroles que le ministre anglais des affaires étrangères a prononcées au mois de juin dernier devant le congrès des journalistes de l'empire, afin de démontrer quelle est sur ce sujet la politique extérieure de la Grande-Bretagne. Sir Edward Grey disait:

> Et je dirai ceci: la politique extérieure de ce pays consiste à garder ce que nous possédons, à le renforcer et à le développer et, en ce faisant, à nous quereller le moins possible avec les autres, et à faire prévaloir dans le conseil des nations, dans tous les coins de l'univers, les doctrines diplomatiques que nous avons tant appréciées au pays.

Ceci n'est ni plus ni moins que la politique du " what we have we'll hold". Et je crois que nous avons raison de participer dans une certaine mesure au maintien d'une telle politique.

La première question qui se présente est de savoir ce que nous avons à garder. Je ne crains pas de dire que nous avons à conserver un empire sans rival dans les pages de l'histoire. C'est un empire qui renferme 400,000,000 d'habitants, c'est-à-dire le cinquième de la population du globe, un empire qui couvre 12,000,000 de milles carrés, ou le cinquième de la surface de la terre. Parmi cette population, il y a 60,000,000 d'Anglo-Saxons dont 44,000,000 habitent les "petites îles de l'océan brumeux", et 16,000,000 sont répandus dans les colonies de l'empire. De ces 12,000,000 de milles carrés de territoire, la Grande-Bretagne ne renferme que 120,000 milles carrés. A cet égard, l'empire britannique diffère de tous les autres empires, tant anciens que modernes.

C'est un empire qui s'étend sous tous les climats, sous toutes les longitudes et les latitudes, qui est baigné par tous les océans, qui renferme des individus de toutes les races, de toutes les classes et de toutes les croyances, et qui, sous ce rapport, ne ressemble à aucun des empires des temps anciens ou modernes. L'empire macédonien, l'empire assyrien, l'empire romain, l'empire russe et tous les autres puissants empires possédaient un territoire unique, formant un seul tout. Leur situation géographique était telle qu'une armée pouvait débarquer sur une partie du territoire et se rendre à pied dans n'importe quelle autre partie.

Combien différent est de nos jours l'empire anglais qui est morcelé par un si grand nombre d'océans. Pourtant, bien que les parties qui le composent soient séparées par des océans, il est incontestable qu'elles sont quatre ou cinq fois plus rapprochées de la Grande-Bretagne qu'elles ne l'étaient il y a un siècle, parce que les moyens actuels de communication par les steamers, le télégraphe terrestre ou sous-marin, le télégraphe sans fil et, probablement sous peu, par la voie aérienne, ont pour ainsi dire supprimé le temps et la distance.

Ce sont là autant de motifs de conserver ce qui est essentiel au maintien de la suprématie de l'empire sur l'océan. Or, je déclare que le salut de l'empire britannique et de ses possessions coloniales dépend de la maîtrise que la marine anglaise exercera sur les mers.

Nous sommes portés à oublier ce qu'il en coûte à la Grande-Bretagne pour conserver cette suprématie, parce que nous ne versons pas un seul sou pour en assurer le maintien, soit sur terre ou sur mer, bien que nous profitions de tous les avantages et de tous les bienfaits de la protection dont nous jouirions si nous habitions la Grande-Bretagne elle-même. Je le répète, nous sommes portés à oublier ce qu'il en coûte à la métropole pour conserver cette suprématie.

Occupons-nous de la marine anglaise, par exemple. Que paie de nos jours la Grande-Bretagne pour l'entretien de sa marine? Je crois que le budget de la marine est de $275,000,000 pour l'année 1910, c'est-à-dire de $488,000 pour chacun des 365 jours de l'année. Or, je soutiens que, nous qui habitons une colonie anglaise, nous jouissons des avantages et de la protection qui découlent de cette dépense aussi pleinement et aussi efficacement que tout citoyen de la Grande-Bretagne elle-même, et que nous ne contribuons aucunement à cette dépense.

De plus, la Grande-Bretagne entretient une armée permanente qui lui coûte $430,000 par jour. On dira peut-être que cette armée ne nous procure pas les mêmes avantages qu'aux habitants de la Grande-Bretagne. Mais il ne faut pas oublier que c'est la marine anglaise qui porte à son bord l'armée du pays et que, si le Canada était attaqué par une grande puissance autre que les États-Unis, nous pourrions compter sur la marine anglaise pour le transport des troupes anglaises qui viendraient à notre secours. Ainsi, à cet égard, sans la prépondérance de la marine anglaise, l'armée ne serait d'aucune utilité réelle pour le Canada. La marine anglaise exerçant son empire sur l'océan, nous retirons de l'armée les mêmes avantages que toute autre partie de l'empire ou que la Grande-Bretagne elle-même.

M. MIDDLEBRO.

En outre, l'histoire constate que, dans toutes les guerres que la Grande-Bretagne a soutenues au delà des mers depuis 150 ans, ses troupes ont été transportées par la flotte, et que toutes ses richesses ont été englouties dans les combats qu'elle a livrés dans les parties reculées de l'empire.

Les exemples ne manquent pas. Nous avons vu la Grande-Bretagne envoyer une armée en Perse pour délivrer quelques-uns de ses sujets que l'empereur persan avait maltraités et jetés en prison. Lorsque le Canada eut à réprimer la première révolte du Nord-Ouest, l'Angleterre a envoyé à ses frais un détachement afin de mettre fin à l'insurrection.

Nous savons que, les droits de quelques-uns de ses sujets étant menacés dans le Sud-Africain, la Grande-Bretagne n'a pas hésité à faire immédiatement partir de ses bords une armée de 300,000 hommes. Grâce à la suprématie navale de l'Angleterre, sa flotte a pu transporter cette armée de 300,000 et protéger les transports destinés à la ravitailler dans le Sud-Africain. Dix-huit mille soldats de cette armée ne sont jamais revenus aus pays et 65,000 à 70,000 autres portent aujourd'hui des cicatrices et, jusqu'à ce moment-là, le Sud-Africain n'avait rien déboursé pour la défense de l'empire.

Nous savons que la Grande-Bretagne ferait précisément ce qu'elle a fait dans le Sud-Africain, si le Canada était exposé au même danger. Autrement dit, nous retirerions les mêmes avantages de l'armée et de la marine pour lesquelles elle dépense plus de $900,000 par jour afin de maintenir l'intégrité de l'empire dont le Canada fait partie.

Qu'on me permette de citer un autre exemple. Supposons que vous entriez dans le cabinet du chancelier de l'échiquier et que vous demandiez combien a coûté cette guerre du Sud-Africain. En examinant le crédit du compte, vous constateriez qu'un précédent a été établi et que, en quelque endroit que se trouve un sujet anglais, dès que ses droits sont lésés, la Grande-Bretagne vole à son secours, coûte que coûte. Au débit, vous verriez que 18,000 hommes ont perdu la vie et que, dans toute l'étendue de la Grande-Bretagne, il y a dans plus d'un pays des gens qui, au dire du poète:

> Long for the touch of the vanished hand,
> And the sound of the voice that is still.

Vous constateriez de plus que 65,000 à 70.000 hommes qui ont pris part aux combats de l'empire portent dans leur chair les traces de leur fidélité et de leur dévouement à la mère patrie. Vous constateriez aussi, dans le cabinet du chancelier de l'échiquier au débit du compte, que la guerre a coûté $1,000,000,000 et que le ministre emprunte annuellement $70,000,000 à 3 p. 100 afin de payer l'intérêt sur cette partie de la dette nationale causée par la guerre sud-africaine.

N'est-ce pas là la preuve que nous retirerions les mêmes bienfaits et les mêmes secours matériels si des complications internationales surgissaient entre le Canada et une nation étrangère? Il existe un précédent et nous avons lieu de supposer que l'Angleterre en ferait autant pour le Canada.

Si nous examinons la question au point de vue égoïste et matériel des intérêts de notre pays, que voyons-nous? Nos côtes de l'Atlantique et du Pacifique sont complètement dénuées de moyens de défense. Sur ces côtes s'élèvent un grand nombre de villes prospères qui seraient complètement sans protection, si ce n'était de la prépondérance actuelle de la marine anglaise.

Nous jouissons des avantages, du prestige et de la protection du service diplomatique et consulaire de la Grande-Bretagne dans toute l'étendue de l'univers, et il serait oiseux de dire que ce service surpasse tous les autres. Nous savons qu'il coûte annuellement plus de $3,000,000, et nous en profitons autant que tout autre habitant de l'empire britannique, sans débourser un sou pour son entretien. Or, les progrès du Canada sont rapides, l'augmentation de son commerce provient surtout de ses produits naturels dont le pays aura un excédent qu'il ne pourra pas placer aux Etats-Unis, mais dans les pays d'outre-mer qui ne peuvent pas suffire à leurs propres besoins et il s'ensuit que l'accroissement de notre commerce et de nos exportations de produits agricoles exigera que la marine anglaise ait la prépondérance sur les mers afin de protéger nos échanges. Toute la question se résume à ceci: une marine impériale invincible n'est ni plus ni moins qu'une police d'assurance pour chaque partie de l'empire contre les éventualités et les horreurs de la guerre et une garantie de paix, de progrès et de prospérité.

Laissez-moi vous dire un mot ou deux du discours de l'honorable premier ministre et de celui de l'honorable ministre des Postes. S'il me fallait parler de ces discours au point de vue de l'éloquence et de la rhétorique, je dirais qu'ils sont excellents. Ces deux honorables ministres ont cité des extraits de discours de politiques, d'hommes d'Etat, de ministres du culte éminents.

Sans doute, ils ont fait ces citations en vue de satisfaire aux exigences de la politique, dans diverses parties du pays. Je ne savais pas qu'il fût nécessaire d'invoquer le témoignage de ces hommes disparus depuis des générations ou des siècles. Je considère qu'il était parfaitement inutile de sortir Pierre l'Ermite de la paisible retraite où il sommeille depuis si longtemps.

Qu'est-ce que tout cela a à faire avec la question que nous discutons aujourd'hui? Cette question la voici. Le Canada, en raison de sa situation dans l'empire, ou des difficultés et des exigences de cet empire, va-t-il contribuer à la défense impériale,

et si oui, quelle sera la forme de cette contribution. Au sujet de cette question, je dirai que les citations du premier ministre et du ministre des Postes ne se rapportent nullement à la question débattue. En effet, il ne s'agit que d'une contribution volontaire du gouvernement canadien à la mère patrie dans le but de l'aider dans ses besoins. Il n'y a aucune autorité constitutionnelle qui nous défende de faire à l'Angleterre un don dans le but de fortifier notre défense nationale.

Je vois à l'ordre du jour une résolution tendant à autoriser le Gouvernement à accorder un don de $50,000 à la ville de Paris pour secourir les victimes de l'inondation qui a affligé cette ville. J'approuve l'objet de cette résolution, mais quelle est la nécessité de citer les autorités constitutionnelles pour savoir si oui ou non nous devons accorder ce don à la ville de Paris, dans la calamité qui l'afflige? Et cependant, ces raisonnements ressemblent à ceux mis de l'avant par les membres du Gouvernement au sujet de la marine. Mais je ne me serais pas autant plaint des discours de ces honorables ministres et spécialement du discours du très honorable premier ministre, si ce dernier s'était borné à la seule politique de son propre parti, bien qu'elle soit, sans doute, beaucoup sujette à caution. Qu'a dit le premier ministre? Il a dit:

Elle est le dernier anneau de cette longue chaîne d'évènements qui se sont développés depuis l'énoncé de ces principes par les réformistes du passé, Baldwin et Lafontaine, laquelle, d'étape en étape, a mis le Canada dans la position qu'il occupe maintenant, c'est-à-dire qu'elle lui a assuré le rang, la dignité et les droits d'une nation dans les limites de l'empire britannique.

Non satisfait de cela il a ajouté plus loin?

Je dois dire aussi qu'elle a été critiquée et blâmée—sévèrement critiquée et sévèrement blâmée—par ceux d'entre les partisans qui font montre de leur impérialisme et qui portent partout sur leur front le phylactère approprié, qui s'avancent hardiment dans le temple pour remercier à haute voix le Seigneur qui leur accorde de ne pas ressembler aux autres sujets britanniques, qui engagent tout ce qu'ils possèdent et qui seuls ont le privilège de détenir le véritable encens du loyalisme.

Le très honorable premier ministre est à la tête du parti libéral depuis environ vingt ans et si, en arrivant au pouvoir, il avait appliqué la politique qu'il prêchait dans l'opposition, cette politique nous aurait conduits. d'après l'honorable premier ministre, à la position que nous occupons aujourd'hui, comme première colonie dans l'empire anglais et le plus beau joyaux de la couronne britannique.

M. MIDDLEBRO.

Puisque l'honorable premier ministre a émis cette prétention, il n'est que juste pour ce côté (la gauche) de rechercher si la politique qu'il prêchait autrefois nous aurait conduits à la position que nous occupons aujourd'hui. Il n'est pas nécessaire pour cela de remonter un siècle en arrière, vingt années suffiront; même le plus jeune membre de cette Chambre se rappelle les événements et pourra comparer les principes que le très honorable premier ministre a énoncés pendant les vingt dernières années avec la position que nous occupons aujourd'hui. Il n'y a pas encore vingt ans, l'honorable premier ministre prêchait différentes politiques commerciales très distinctement antibritanniques Il a prêché d'abord le libre échange continental, puis la réciprocité illimitée et en dernier lieu l'union commerciale. Nous nous rappelons tous que sur les tréteaux politiques l'honorable premier ministre a répété bien souvent: Mettez-moi au pouvoir et je vous donnerai le libre échange continental, la réciprocité illimitée ou l'union commerciale. Nous savons que si le pays l'avait pris au mot et l'eut mis au pouvoir nous aurions eu ou l'union commerciale ou la réciprocité illimitée.

Il va sans dire que si le premier ministre avait aboli les barrières douanières qui existaient alors, et qui existent encore aujourd'hui entre le Canada et la grande république du sud l'union commerciale eut été bientôt suivie de l'union politique. Tout le temps que le premier ministre et ses partisans prêchaient ces politiques antibritanniques, le parti conservateur, conduit par son grand et vieux chef, patriote et loyal, sir John A. Macdonald disait: Nous ne voulons pas de cela. Sir John A. Macdonald a toujours défendu et prêché l'évangile que la destinée du Canada était inséparablement liée à celle de la mère patrie. C'est au sujet de cette politique qu'il a prononcé cette fameuse parole: "Je suis né et je mourrai sujet britannique."

Imbu de ces idées antibritanniques, le très honorable chef du Gouvernement alla faire une visite à la ville la plus littéraire des Etats-Unis, la ville de Boston, où il y a dix-huit ou vingt ans il prononça un discours dans lequel il faisait connaître ses idées. Et quelles étaient-elles? Etaient-ce des idées qui, si elles avaient été mises en pratique, nous auraient conduits à la position que nous occupons aujourd'hui et auraient fait de nous le plus beau joyaux de la couronne britannique, ou n'auraient-elles pas plutôt fait de nous une nation indépendante? Je citerai les paroles de l'honorable premier ministre:

La conduite de l'Angleterre et du Canada pendant la guerre civile de 1861-1866 a fait, devant le monde civilisé la honte de l'Angle-

terre et du Canada... C'est une grande et fatale erreur que de faire de l'allégeance britannique la base du commerce... L'état actuel du Canada ne peut pas durer. Aujourd'hui même l'Angleterre et le Canada ont des intérêts très différents, et le temps viendra, par la nature même des choses, où la séparation devra se faire. Je suis sujet britannique, mais chaque fois qu'il faudra choisir entre les intérêts de l'Angleterre et ceux du Canada, il est manifeste pour moi que les intérêts de mon pays sont identiques avec les intérêts des Etats-Unis d'Amérique.

Lorsque l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) lui reprocha plus tard ces paroles dans cette Chambre, et qu'il lui demanda s'il avait encore les mêmes idées, parce qu'il arrive des fois qu'un homme dira dans la chaleur du moment et devant un auditoire public des choses qu'il ne pense peut-être pas réellement, l'honorable premier ministre a-t-il répondu à ces critiques en répudiant les opinions qu'il avait exprimées? Non, et nous allons voir ce qu'il a dit dans cette Chambre même:

Il (M. Foster) parle comme si le Canada devait toujours rester colonie. Toute légère que soit notre dépendance, envers la mère patrie, cette dépendance ne subsistera pas toujours. Si nous devions admettre cela, si nous disions que nous allons toujours rester sous la dépendance de l'Angleterre, nous serions méprisés et nous le mériterions bien... Si la destinée des colonies est de devenir nations comme la destinée de l'enfant est de devenir homme, et l'idée de la séparation de la mère patrie tout en étant pénible à tout le monde, il n'y a pas un enfant qui quitte la maison paternelle sans douleur s'il a le cœur à la bonne place... J'ai souvent répété que le but de mes aspirations est l'indépendance du Canada; je veux voir le Canada indépendant un jour. Si nous sommes fidèles à notre passé, nous offrirons au monde l'exemple d'une nation arrivant à son indépendance par degrés et aussi naturellement que le fruit tombe de l'arbre... Le ministre des Finances m'a reproché, il y a un instant, que j'avais déclaré à Boston que le Canada avait des intérêts commerciaux différents de ceux de l'Angleterre. Monsieur l'Orateur, je l'ai dit à Boston, et je le répète devant cette Chambre.

Telle était la politique de l'honorable premier ministre à cette époque. Suivons-le jusqu'à ce jour. L'évènement suivant, qui a donné occasion à l'honorable premier ministre de faire connaître ses vues sur l'impérialisme a été la guerre sud-africaine. Rappelons-nous qu'il n'y a encore que quelques jours, il a dit devant cette Chambre: "Je ne prétends pas être un impérialiste." Telle est l'admission franche que nous avons eue de lui jusqu'à présent. Or, lorsque les troubles ont commencé en Afrique du sud, lorsque la petite Nouvelle-Zélande a été la première à faire l'offre de troupes pour aider la mère patrie, lorsque l'Australie et toutes les autres colonies suivirent cet exemple, le monde se demandait quelle conduite suivrait le Canada, et l'honorable premier ministre répondit: "Je ne crois pas que je puisse envoyer des troupes dans l'Afrique du Sud, je ne crois pas en avoir le pouvoir." Mais les journaux du pays se firent l'écho de l'opinion publique, et nous leur devons beaucoup pour cela, et je dois mentionner particulièrement le "Star", de Montréal, parce que ce journal a envoyé des dépêches télégraphiques aux maires de toutes les villes et de tous les villages du Canada pour connaître d'eux quel était le véritable sentiment du pays, et la réponse fut pratiquement unanime: "Par tous les moyens possibles envoyez des troupes dans l'Afrique du Sud pour aider à la mère patrie, parce que viendra un jour peut-être où nous aurons besoin d'une aide semblable." D'un océan à l'autre s'éleva dans le pays une grande vague de patriotisme qui augmentait en force à mesure qu'elle montait jusqu'à ce que finalement elle frappa aux portes de ce Parlement, et alors seulement, le très honorable premier ministre s'éveilla de son sommeil impérial pour découvrir qu'il avait le pouvoir de faire ce qu'il avait dit auparavant être impossible d'après la constitution, à savoir d'envoyer un contingent dans l'Afrique du Sud. Il comprit alors que la question était d'une telle importance que même en l'absence d'aucun précédent, le Canada était obligé d'agir, et je dis, monsieur l'Orateur, qu'aujourd'hui, s'il n'y a pas de précédent pour la proposition que fait le parti conservateur, nous sommes obligés de créer ce précédent. De sorte que le mérite, le prestige et l'avantage que le Canada a obtenus de sa participation à la guerre sud-africaine ne sont pas dus à l'honorable premier ministre, mais au patriotisme, à la loyauté et au dévouement du peuple canadien, et surtout à cette vague irrésistible de loyauté qui a passé sur le pays et qui a forcé l'honorable premier ministre à envoyer des troupes canadiennes en Afrique du Sud contre ses convictions.

Arrivons maintenant à la conférence de 1907. Jusque là le premier ministre avait été libre d'agir comme bon lui semblait; s'il avait été un impérialiste, et s'il avait désiré donner des preuves d'un intérêt pratique pour la mère patrie, et de son désir de contribuer à la défense de l'empire, il aurait pu les donner à cette conférence. Non seulement il ne l'a pas fait, mais il s'est conduit d'une façon qui exprime clairement les sentiments qu'il a fait connaître il y a quelques jours devant cette Chambre en disant: Je ne prétends pas être un impérialiste. Qu'est-il arrivé à cette conférence? Le docteur Smart y proposa une résolution. Si cette résolution avait fixé de quelle manière les possessions au delà des mers devaient contribuer à la défense de l'empire; si on avait dit: Vous devez fournir tant d'argent, ou vous devez construire une flotte chez vous, ou vous devez donner deux

dreadnoughts à la marine anglaise, il y aurait eu là quelque excuse pour l'honorable premier ministre de ne pas accepter la résolution. Mais la résolution était juste et si raisonnable que je vais la lire:

Que cette conférence reconnaissant la grande importance des services rendus par la marine dans la défense de l'empire et la protection du commerce, et l'importance immense de continuer à maintenir la marine dans le meilleur état d'efficacité possible, considère qu'il est du devoir des possessions d'au delà des mers de contribuer au maintien de cette marine, dans la forme que les législatures locales décideront, soit sous forme de contribution en argent, ou de création d'une marine de défense locale, ou de tels autres services ou telle autre manière qui pourra être choisie après consultation avec l'amirauté, et suivant ce qui sera le mieux dans les circonstances.

Telle est la résolution. Elle dit en autant de mots qu'il est du devoir des différentes parties de l'empire de faire ce qu'elles pensent être le mieux pour aider à la mère patrie dans la défense de l'empire, et cependant, l'honorable premier ministre fut d'un avis différent et déclara qu'il n'en voulait pas. C'est d'accord avec le sentiment qu'il a exprimé l'autre jour devant cette Chambre lorsqu'il a dit: Je ne suis pas un impérialiste.

Les choses sont restées dans cet état jusqu'au moment où des développements se produisirent, et l'honorable premier ministre a-t-il ensuite agi de son propre mouvement? Non. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a inscrit au feuilleton une résolution qui disait: il est temps que nous fassions quelque chose pour aider la mère patrie à porter le fardeau de la défense de l'empire. Le mouvement est parti de ce côté (la gauche) et il fut suivi d'une nouvelle expression de l'opinion publique. Les journaux, se faisant l'écho de cette opinion, montrèrent que les Canadiens étaient d'avis que le Canada devait faire quelque chose pour aider la mère patrie dans cette crise, et sous cette pression le très honorable premier ministre consentit à l'adoption de la résolution qui avait pour objet de fournir une contribution à la mère patrie pour l'aider dans la défense de l'empire. Cette résolution fut adoptée dans le mois de mars 1902. Le très honorable premier ministre envoya des délégués à la conférence en Angleterre et ces délégués nous rapportèrent la proposition qui est maintenant soumise à cette Chambre.

Lorsqu'il a soumis cette proposition au Parlement la première fois, le premier ministre a dit: Cette marine n'ira pas à l'aide de l'Angleterre avant que le Parlement du Canada soit convoqué. De nouveau l'opinion publique trouvant son écho dans la presse du pays répondit que le peuple du Canada n'approuvait pas cela, et lorsque le premier ministre parla la deuxième fois devant cette Chambre il fit la déclaration suivante: Cette marine pourra être mobilisée sans qu'il soit nécessaire de convoquer le Parlement, mais elle ne le sera pas tant que le Gouvernement ne l'aura pas décidé, et si elle est mobilisée, alors le Parlement devra être convoqué. Tel est le changement dans l'attitude du premier ministre, mais ce changement accorde bien peu, parce qu'il signifie simplement que si le très honorable premier ministre reste inactif, comme lors de la guerre sud-africaine; s'il ne fait rien comme il a dit qu'il n'aurait rien fait lors de la guerre de Crimée, alors rien ne se fera et le Parlement ne sera pas convoqué, et le Canada n'ira pas à l'aide de l'empire.

Mais je voudrais soumettre à l'honorable premier ministre la proposition suivante: supposons que la Grande-Bretagne prenne la même attitude qu'il a prise; supposons que la Grande-Bretagne nous dise exactement ce qu'il lui a dit lui-même: Je ne prétends pas être un impérialiste, la conclusion inévitable est que si le Canada se trouvait dans la nécessité nous ne recevrions pas ou nous ne pourrions pas nous attendre à recevoir une parcelle d'aide de la mère patrie. Mais voyons quelle est l'attitude de l'Australie? L'autre jour, lorsque l'honorable chef de l'opposition parlait de l'attitude que l'Australie avait prise au sujet de son unité navale, le ministre de la Milice se leva de son siège, et dit que le compte rendu de la conférence impériale montrait qu'il fallait le consentement du parlement australien pour l'envoi de la flotte, avant que celle-ci pût prendre part à la campagne. Est-ce que je me trompe? Dans tous les cas, bien que je ne prétends pas connaître aussi bien cette question que l'honorable ministre de la Milice, je crois que la partie du compte rendu, à laquelle le ministre de la Milice fait allusion, est celle qui se trouve à la page 57 du compte rendu de la conférence impériale:

En temps de paix et tant qu'elle serait à la station, cette flotte serait sous l'autorité exclusive du gouvernement du commonwealth relativement à ses mouvements et son administration générale, mais les officiers et les hommes devraient être gouvernés par des règlements semblables aux King's Regulations, et soumis à une discipline navale, et quand elle serait avec les vaisseaux de la marine royale, le plus ancien officier devrait prendre le commandement de toute la flotte. En outre, quand elle serait placée par le gouvernement du commonwealth à la disposition de l'amirauté en temps de guerre, les vaisseaux devraient être sous l'autorité du commandant en chef de la marine.

Parce que ce rapport dit que le gouvernement d'Australie pourra mettre sa flotte en temps de guerre à la disposition de l'amirauté, l'honorable ministre de la Milice prétend qu'il faut obtenir d'abord le consentement du parlement australien avant que

cette flotte puisse prendre une part active à la guerre, si je puis m'exprimer ainsi. Voici comment j'interprète le paragraphe 8 du mémoire soumis par l'Australie à la conférence, paragraphe que l'on trouve à la page 5 et qui est ainsi conçu:

8. En temps de guerre ou dans des circonstances critiques ou sur une déclaration de l'officier de marine le plus ancien représentant le gouvernement britannique, qu'il existe une situation critique, il faudra que tous les vaisseaux de la force navale du Commonwealth soient mis par le gouvernement fédéral sous les ordres des lords commissaires de l'amirauté. La méthode d'après laquelle il faudra que les vaisseaux viennent sous les ordres du plus ancien officier de marine serait de pourvoir chaque commandant d'un vaisseau australien d'ordres et d'instructions scellés à l'effet que, sur la déclaration que lui fera l'officier supérieur de marine représentant le gouvernement britannique, qu'il existe un état de guerre ou une situation critique, il devra sur ce prendre connaissance des ordres scellés, et, conformément à leurs dispositions, il devra immédiatement se mettre sous les ordres de l'officier supérieur de marine représentant le gouvernement britannique.

Maintenant, pour prouver que cela est exact, je lirai le paragraphe suivant qui donne la seule exception à cet article:

9. Il doit toutefois être entendu que si l'on requiert dans les mers éloignées de l'Australie les services de quelqu'un des vaisseaux servant à la défense des côtes, il faudra d'abord obtenir l'approbation du gouvernement du Commonwealth pour leur déplacement.

En d'autres mots l'approbation préalable du gouvernement de l'Australie pour la mise en service de tout vaisseau, n'est nécessaire que pour les vaisseaux servant à la défense des côtes. Un cuirassé n'est pas un vaisseau pour la défense des côtes: il est fait pour aller sur la haute mer et pour attaquer. Conséquemment, l'honorable ministre fait erreur lorsqu'il dit qu'il faut l'assentiment du gouvernement australien avant que l'unité australienne puisse être envoyée à la défense de l'empire, parce que le mémoire qui a été soumis à la conférence par l'Australie dit qu'au cas de guerre, cette unité sera immédiatement placée sous les ordres du plus ancien officier de l'amirauté.

Je me demande quelquefois si les honorables membres de l'autre côté de la Chambre comprennent réellement la signification de ce bill. D'après moi, l'honorable chef du Gouvernement prétend que c'est un don purement volontaire que le Canada fait, à l'Angleterre, et que nous pouvons mettre à ce don les conditions que nous voulons. Le premier ministre nous dit: Je ne consentirai pas un seul moment à garantir à l'Angleterre que nous l'aiderons ou non en cas de guerre; je me réserve le droit et le privilège absolus de dire, après que la guerre sera commencée, si c'est une guerre que je puis approuver, et si, dans les circonstances où le Canada sera alors, je puis aider à la mère patrie. Cette attitude du très honorable premier ministre est moins loyale et moins patriotique, elle indique moins de confiance dans la mère patrie qu'en aurait un allié ordinaire indépendant qui dirait: En cas de guerre, j'ai confiance en vous et je vous aiderai. Voici quelle est la situation du Japon dans le traité que ce pays a fait il y a cinq ans avec l'Angleterre, traité qui est en vigueur aujourd'hui.

Les gouvernement de la Grande-Bretagne et du Japon, désirant remplacer la convention intervenue entre eux le 30 janvier 1902 par de nouvelles stipulations ont convenu des articles suivants qui ont pour objet. . .

Si en raison d'une attaque non provoquée ou d'une agression partout où elle se produira, de la part de toute puissance ou puisances, chaque partie contractante viendrait en guerre pour la défense de son territoire ou des intérêts spéciaux mentionnés dans le préambule de ce traité, l'autre partie contractante viendra immédiatement à l'aide de son alliée, elle fera la guerre en commun, et fera la paix par une convention mutuelle.

Voici le Japon qui, le 12 août 1905, dit à l'Angleterre: J'ai assez de confiance en vous maintenant, que pour une période de dix ans je vais m'engager, si vous venez en guerre en aucun temps pendant cette période, d'aller à votre aide. Sous ce rapport, je dis que la proposition du premier ministre est moins loyale et moins patriotique que l'attitude prise par le Japon dans ce traité. Le très honorable premier ministre nous accuse de porter des philactères impériaux et de marcher audacieusement dans le temple en nous proclamant meilleurs que les autres sujets anglais. Je lui répondrai simplement que nous sommes prêts à entrer dans le temple et à proclamer que nous ne sommes pas comme les autres sujets anglais de sa trempe, si tel est le genre d'impérialisme dont mon honorable ami est imbu.

Venons-en maintenant au bill qu'il a proest soumis. Dans le discours qu'il a prononcé sur ce bill le très honorable premier ministre a ignoré entièrement les circonstances qui ont fait que ce bill est aujourd'hui soumis à cette Chambre. Ce bill ne serait pas devant nous aujourd'hui, je ne crains pas de le dire, si certains événements ne s'étaient pas produits en Europe; et cependant, mon très honorable ami, en présentant ce bill à la Chambre, a ignoré complètement la raison d'être véritable du bill, en omettant d'y insérer quelque disposition concernant la nécessité qui l'a amené. Il admet lui-même que ce ne sera pas avant cinq ans—j'ose dire que ce ne sera pas avant dix ans—qu'un seul vaisseau de la marine canadienne sera terminé, équipé et prêt à prendre part au

service actif. D'après ceux qui s'y connaissent le mieux en Europe, la crise va venir d'ici à dix ans, et nous ne nous y préparons aucunement, bien qu'elle soit la raison véritable du bill qui nous est soumis. Par crise, je n'entends pas une crainte actuelle. J'entends un état de choses qui, si on le laisse se développer de la manière commencée, finira inévitablement par conduire à la destruction de tout ce qui est essentiel pour nous et pour l'empire anglais, la suprématie de la marine anglaise sur les mers du monde. S'il existe aujourd'hui un état de choses, qui, si on lui permet de se continuer, amènera ce résultat, je l'appelle crise, et c'est sur ce terrain que je veux discuter maintenant.

Je ferai remarquer tout d'abord qu'il y a dix ans la nation allemande a décidé d'avoir une marine très puissante. Le reichstag a voté un milliard de dollars pour commencer l'exécution d'un programme naval. Depuis cette époque non seulement il a poursuivi ce programme, mais il en a accéléré l'exécution en votant un autre crédit de cinq cents millions de dollars, dont une partie en 1906 et une partie en 1908. Depuis cette époque, il s'est formé dans le reichstag un parti appelé le parti pangermaniste, qui est en faveur d'augmenter les armements allemands.

Nous savons que l'Allemagne augmente ses armements. Nous savons que la nation allemande augmente sa population au taux d'environ 900,000 âmes chaque année. Je ne dis pas que le peuple allemand n'a pas le droit de faire ce qu'il fait, de prendre l'attitude qu'il a adoptée. Si par son esprit de sacrifice, par sa persévérance et par son énergie il peut mettre la flotte allemande sur un pied d'égalité avec la flotte anglaise, il a parfaitement le droit de le faire, et considérant la question à leur point de vue, il mérite d'être félicité. Le même raisonnement s'applique à nous-mêmes, et si nous sommes assez faibles pour permettre à l'Allemagne d'agir comme elle fait, nous n'avons que nous-mêmes à blâmer.

Prenons maintenant la construction de la marine allemande, et comparons-là avec ce qu'elle était il y a dix ans. Que trouvons-nous? Nous voyons que la construction de cette marine est aujourd'hui de $36,000,000 plus élevé qu'elle n'était il y a dix ans. La construction anglaise n'est que de dix millions de dollars plus élevé qu'elle n'était il y a dix ans. La dépense navale totale de l'Allemagne a augmenté pendant les cinq dernières années de $45,000,000. La dépense totale navale annuelle de la Grande-Bretagne a augmenté seulement de $10,000,000. Nous avons à part cela le fait significatif que par l'invention du type de cuirassé "Dreadnought", tous les types antérieurs ont été pratiquement relégués au vieux fer. C'est le très honorable Reginald McKenna,

M. MIDDLEBRO.

premier lord de l'amirauté qui dit cela. Il a, dans la chambre des communes impériale, prononcé les paroles suivantes:

Viendra le jour où, par un procédé presque automatique, tous les navires d'un type antérieur au dreadnought seront rélégués au vieux fer. La conservation de notre supériorité dépendra alors entièrement de la supériorité de nos dreadnoughts. La puissance de construction de ce type particulier en Allemagne est aujourd'hui presque égale à la nôtre, vu son développement rapide pendant les dix-huit derniers mois.

Si tel est le cas, cela signifie que la plus grande partie de la marine allemande sera essentiellement plus puissante que la marine anglaise, parce que la plus grande partie de la marine allemande n'étant pas aussi vieille que la marine anglaise, sera construite d'après le type moderne.

Je veux de nouveau parler du discours que le très honorable premier ministre a prononcé à Toronto, il n'y a pas longtemps, je crois que c'était le 6 janvier dernier et dans lequel il disait:

Cependant, le parti conservateur de la province d'Ontario prend une autre position—je ne dirai pas tout le parti conservateur; il prétend que nous devrions fournir immédiatement notre part à la marine anglaise, que nous devrions fournir immédiatement de un à trois dreadnoughts, que nous devrions donner immédiatement trente millions de dollars. Le parti conservateur dit que la cause de cette nécessité est le danger imminent que court l'Angleterre. Danger? D'où vient-il? On nous dit qu'il vient de l'Allemagne. Examinons cela. Nous savons que le déplacement de la marine anglaise est de près de deux millions de tonneaux, et que celui de la marine allemande est de six cent mille tonneaux. En 1912 la marine anglaise aura un déplacement de plus de 2,000,000 de tonneaux, et la marine allemande un déplacement d'environ un million de tonneaux. La différence est trop grande pour dire que le danger est imminent.

Le très honorable premier ministre écarte la question d'urgence en disant que parce qu'en 1912 la marine allemande n'aura qu'un million de tonneaux, tandis que la marine anglaise en aura 2,000,000, il n'y a pas d'urgence. Je ferai remarquer au très honorable premier ministre que d'après ses propres paroles, il y aura une différence de 400,000 tonneaux entre la marine allemande d'aujourd'hui et la marine allemande de 1912. Cela signifie que dans l'espace de deux ans, l'Allemagne aura ajouté à sa marine 400,000 tonneaux. Divisons cela entre des dreadnoughts, c'est-à-dire par 20,000 tonneaux, et nous avons vingt dreadnoughts. Mais retranchons 20 p. 100 et mettons le chiffre 15 à la place. Cela signifiera que l'Allemagne construira quinze dreadnoughts pendant les deux années qui vont suivre. Prenons ensuite la déclaration du très honorable M. McKenna, premier lord de l'a-

mirauté, et celle du très honorable sir Edward Grey, qui disent que si l'on construit quinze dreadnoughts il faudra jeter au vieux fer tous les navires de type antérieur, nous avons le résultat que les 400,000 tonneaux que les Allemands vont ajouter à leur marine pendant les cinq prochaines années vaudront quatre ou cinq fois le même tonnage des vieux navires de guerre anglais.

Ce n'est pas le tonnage qui compte, c'est le type des navires, c'est la portée des canons, c'est la protection du cuirassé et ce qui n'est pas la moindre considération, la science des officiers et des soldats. Nous avons de nombreux exemples de cela. La flotte russe a été défaite lors de la guerre japonaise, non parce qu'elle était inférieure en tonnage—elle n'était pas inférieure — mais parce que la flotte japonaise était moderne et portait des canons modernes. Comme nous le savons, la bataille n'a duré que 40 minutes. Ce n'est pas parce que le tonnage de la marine espagnole était inférieur, c'étaient les canons, l'armement et la valeur supérieure des officiers et des soldats de la marine des Etats-Unis qui ont coulé à fond la flotte espagnole en quelques minutes. Ce n'est donc pas un argument valable que de dire que parce que le tonnage de la flotte anglaise est plus grand que le tonnage de la flotte allemande il n'y a pas de danger de guerre. Le tonnage de la flotte allemande peut n'être que la moitié de celui de la flotte anglaise, et cependant cette flotte peut être plus forte dans la bataille que toute la flotte anglaise.

Voyons sur quoi repose la prétention qu'il y a urgence. Je ne crois pas que le premier ministre et le directeur général des Postes rendent justice au peuple canadien en écartant aussi légèrement qu'ils l'ont fait, la question d'urgence. Voyons ce que les plus grandes autorités anglaises pensent elles-mêmes à ce sujet; voyons quelle est l'opinion de personnes qui savent ce qu'elles disent et qui ont donné à cette question leur plus sérieuse attention.

Nous avons entendu notre chef, dans la discussion générale du projet de loi nous dire que M. McKinna avait déclaré à la chambre des communes impériale que tous les vaisseaux antérieurs au type "Dreadnought" ne seraient d'aucun usage avant peu de temps, qu'il faudra les jeter au vieux fer, et que la capacité de construction de l'Allemagne est presque égale à cette de l'Angleterre.

Nous avons entendu déclarer que lorsque le programme allemand sera exécuté, l'Allemagne aura 33 dreadnoughts, la flotte la plus puissante au monde, et au sujet de la nécessité de reconstruire entièrement les flottes de l'ancien type nous avons entendu le premier ministre libéral (M. Asquith) admettre qu'en 1912 l'Allemagne aura au moins 13 dreadnoughts prêts pour le service.

Je vais maintenant vous communiquer certains renseignements fournis avant l'élection dans les Iles-Britanniques, et non pas, comme l'a fait le directeur général des Postes vous répéter les déclarations faites par les hommes d'Etat de la Grande-Bretagne dans le cours de la campagne électorale. Trois mois après la prorogation des chambres en Angleterre, lors du congrès de la presse de l'empire, en juin dernier ,lord Roseberry s'exprimait en ces termes:

Maintenant, messieurs, vous me pardonnerez si j'aborde ensuite et sur-le-champ la question de beaucoup la plus importante que vous aurez à discuter au cours de ce congrès et celle qui intéresse le plus l'empire dans son ensemble: je veux dire la question de la défense de l'empire. (Applaudissements.) Je ne pense pas avoir jamais été témoin en Europe d'un état de choses à certains égards aussi remarquable, aussi paisible, et d'autre part, à certains égards, aussi menaçant. Il s'est fait comme un grand silence en Europe, un silence tel qu'on pourrait entendre tomber une feuille.

Aucune question troublante, de celles qui d'ordinaire provoquent les hostilités, n'apparaît à l'horizon. Un des grands empires auquel on impute parfois des tendances belliqueuses est entièrement absorbé par le soin de ses affaires intérieures. Un autre grand empire de l'Orient qui a été un perpétuel sujet de préoccupation pour les hommes d'Etat européens s'est assuré un regain de vitalité et de jeunesse par l'établissement d'un régime politique plus libre et plus régulier. Ainsi donc, tout fait prévoir une ère de paix; et d'autre part, en dépit de cette absence totale de sujets de froissements, jamais dans l'histoire du monde n'a-t-on eu le spectacle de préparatifs de guerre aussi menaçants, aussi terribles. Tel est le signe qui me paraît le plus redoutable. Depuis quarante ans, c'est devenu un lieu commun que de représenter l'Europe entière comme un camp retranché, et depuis quarante ans, il a été vrai de dire que toutes les nations sont restées en présence les unes des autres armées juqu'aux dents, et que cette attitude à certains égards a été une garantie de paix. Et maintenant, que voyons-nous? Nous voyons les nations, sans motif bien apparent, se livrer à de nouveaux préparatifs de guerre. Comme elles ne sauraient armer un plus grand nombre d'hommes sur terre elles ne peuvent que développer leurs armements sur mer, et elles font d'énormes préparatifs, comme si l'on s'attendait à ce qu'il se produise quelque Armageddon. Et pourtant, nous sommes à une époque de profonde paix. Nous vivons au sein, semble-t-il, de ce que Pétrarque a appelé *latens bellum*, d'une guerre silencieuse, au cours de laquelle pas une seule goutte de sang n'est répandue par violence, mais où jusqu'à la dernière goutte est extraite du cours par les lancettes des hommes d'Etat européens. Je reconnais que cette préparation générale pour la guerre doit à certains égards inspirer de vives inquiétudes aux amis de la Grande-Bretagne et de l'empire britannique.

Quand je vois un gouvernement à lui seul demander 25 millions de plus pour le budget de la guerre, quand je vois les sacrifices sans précédents qu'on exige de nous pour les mêmes fins, je commence à éprouver des inquiétudes quant à ce que sera le résultat final, et à me demander où tout cela va nous conduire. Messieurs, nous pouvons et nous allons construire des dreadnoughts, ou des navires du type le plus récent; nous allons sacrifier à cette fin, s'il le faut, jusqu'à notre dernier schelling, jusqu'à notre dernier homme. Tout cela nous le pouvons, et nous le ferons; mais même cela, je ne suis pas sûr que ce soit assez, et il vous incombera peut-être de transmettre à vos jeunes établissements d'outremer le message et l'opinion que voici: Tout habitant, tout citoyen de l'empire est invité à prendre sa part du devoir et de la responsabilité de la défense nationale. Oui, messieurs, transmettez-leur ce message. Dites à vos concitoyens, bien que cela puisse les surprendre, la déplorable rechute de l'Europe dans l'ornière du militarisme, et l'obligation imposée à cette petite Angleterre de se défendre, de défendre ses libertés et les vôtres! Mais dites-leur aussi que la mère patrie ne manque pas de courage, qu'elle ne connaît ni la faiblesse, ni défaillances, et que c'est avec allégresse qu'elle retrempe sa vigueur dans ses immenses possessions d'outre-mer. Pour son propre salut, elle doit d'abord compter sur elle-même, et si cela ne suffit pas, il faut s'adresser à vous.

Je ne saurais rien ajouter à cela; mais je citerai l'opinion de sir Edward Grey, qui, comme vous le savez, est secrétaire des affaires étrangères. Il a pris la parole dans cette même circonstance. C'était à la suite de la prorogation du parlement anglais en mars dernier, et je dois dire que tous ces discours, sauf celui du très honorable Arthur J. Balfour, ont été revisés par leurs auteurs mêmes, comme il est constaté dans la préface du compte rendu de ce congrès de la presse de l'empire. On doit donc y voir l'expression nette et mûrie des opinions de ces hommes distingués:

Prenez la question des frais d'armement. L'autre jour, quand nous avons exprimé nos vues quant à l'aspect menaçant que prenait cette question, il nous est parvenu sur-le-champ des autres parties de l'empire, et dans des termes qui ne permettaient pas de s'y tromper, un témoignage propre à nous convaincre que les cœurs dans tout l'empire battent à l'unisson. Je rappellerai en passant, et dans le seul but de les souligner, les graves observations faites à ce sujet l'autre soir par lord Rosebery. J'approuve tout ce qu'il a dit. Nos relations avec l'étranger à l'heure qu'il est traversent une période de calme relatif; ce n'est pas la tempête, mais par suite des énormes frais d'armement, le temps est devenu très lourd. Et la gravité de cette situation ne saurait être exagérée. Il importe que vous sachiez aujourd'hui à quel point nous nous rendons compte dans la mère patrie du danger auquel nous sommes exposés, danger beaucoup trop grand pour que nous songions à lésiner sur les dépenses à effectuer pour la marine, quelque onéreuses qu'elles puissent être; et vous des colonies d'outremer, vous nous avez bien fait comprendre la grandeur des ressources de l'empire. En assurant le maintien de cet empire, certes, nous nous rapprochons de plus en plus de cet idéal auquel M. Kirwan a fait allusion dans son discours d'hier, une union d'alliés, une union de possessions autonomes.

Puis, le très honorable Reginald McKenna, premier lord de l'amirauté, parlant devant ce congrès, dit ces paroles:

Nous regardons l'avenir, et nous y voyons surgir des difficultés croissantes pour l'empire. Nous prévoyons des éventualités qui nous amèneraient à combiner toutes nos forces pour la défense commune.

Le très honorable Alfred Lyttleton, naguère secrétaire des Colonies, dans le cabinet précédent, dit à son tour:

Or, mon opinion est que la situation n'a jamais été ce qu'elle est actuellement depuis l'époque de la bataille de Trafalgar. Nous avons pour la première fois devant nous des puissances qui sont nos égales en richesses, en habileté mécanique ainsi que par la force du sentiment de solidarité et des aspirations nationales, et, en outre, malheureusement, comptant une population plus nombreuse. Dans ces conditions, à moins que les choses ne prennent une tournure inattendue, je crois que lord Rosebery a eu parfaitement raison de dire ce qu'il a dit; et j'ai été ravi d'entendre sir Edward Grey dans cette circonstance l'approuver; oui, on peut compter que notre pays sacrifiera jusqu'à son dernier shilling, s'il le faut pour sa propre défense et pour la défense de l'empire; mais le jour pourra venir où il y aura lieu, pour notre propre sécurité et la leur, d'inviter les possessions d'outre-mer à nous prêter main-forte dans cette lutte formidable. Je suis fermement convaincu que le sort de l'empire est lié en définitive nécessairement à l'établissement d'une union plus étroite et plus solide, et à l'organisation plus parfaite de la défense.

J'en viens maintenant au discours du très honorable M. Balfour, qui se trouve à la page 170 du compte rendu de ce congrès de la presse:

Le sort de l'Australie, celui de la Nouvelle-Zélande, du Canada, de l'Afrique du Sud, de l'Inde ne se décideront pas sur le Pacifique, ne se décideront pas sur l'océan Indien; ils vont se décider ici, et tous ceux qui cherchent à lire dans l'avenir reconnaîtront, je pense, la force des paroles tombées de la bouche de lord Rosebery, il y a moins d'une semaine, et de la bouche de sir Edward Grey, hier, et se rendront compte que personne ne saurait traiter le sujet de la défense impériale sans qu'il se trahisse quelque inquiétude dans ses paroles. Je ne dis pas de l'effroi! Il n'est nullement question d'effroi; mais nous devons tous jeter l'œil sur le déploiement de force qui se fait autour de nous, ne pas perdre de vue la possibilité d'ententes, de combinaisons stratégiques entre nations qui nous sont hostiles. Nous devons considérer toutes ces choses, non pas avec frayeur, mais avec attention; et si on le fait, on sera forcé, je pense, de reconnaître que les déclarations du secrétaire des affaires étrangères—qui ne sont pas ordinaires,

M. MIDDLEBRO.

qu'on me permette de le dire, provenant d'une telle source,—sont légitimées par la gravité de la situation.

Voici maintenant l'opinion d'une grande autorité en matière militaire, lord Roberts, dans la bouche de qui, à la page 170 du compte rendu de ce congrès, on met les paroles suivantes:

Cependant, des événements de date récente prouvent d'une manière concluante qu'une nouvelle ère s'est ouverte et que tout l'empire va se trouver peut-être dans la nécessité de défendre son bien, tout comme la population de ces îles a dû le faire nombre de fois dans le passé. La question est celle-ci: Sommes-nous prêts? Des flottes et des armées instruites ne sauraient s'improviser à notre époque de mouvements rapides. Pour nous assurer la force navale ou militaire sur laquelle nous puissions faire fond dans les cas de danger, et qui est par elle-même la plus grande garantie de paix, de cette paix que nous désirons et dont nous avons besoin plus que toute autre nation, nous ne saurions compter que sur une prévoyance et des préparatifs couvrant une période de plusieurs années. Je pense savoir quelle sera votre principale difficulté. Il n'est pas facile dans notre pays de convaincre la masse de la population de l'imminence d'un réel danger. Il peut être encore moins facile de convaincre de l'existence de ce danger la population des colonies qui depuis cent ans jouit d'une protection qui l'a mise à l'abri de toute attaque. . . Le développement des colonies, leur enrichissement, en fait de plus en plus un objet d'envie pour les nations qui ne possèdent pas de contrées aussi bien dotées. Pour assurer notre stabilité, nous devons donc travailler de concert et nous imposer des sacrifices communs.

Je ne citerai plus qu'une seule autorité. Voici un extrait d'un discours prononcé par l'amiral Beresford, en juillet dernier:

Les premiers avertissements sérieux ont été donnés au public par le premier ministre et le secrétaire des affaires étrangères, et les avertissements de ce dernier ont été même beaucoup plus pressants que ceux du premier ministre. Ces avertissements ont été souvent répétés par ces hommes d'Etat respectés et estimés, M. Balfour et sir Edward Grey. Sir Edward Grey jugeait la situation tellement menaçante, qu'il était d'avis que nous devrions reconstruire toute la flotte. Je partage son avis à cet égard et je vais m'efforcer de démontrer que le secrétaire des affaires étrangères avait raison.

Nous avons aussi les déclarations du très honorable Reginald McKenna, du secrétaire des affaires étrangères, sir Edward Grey, et du premier ministre M. Asquith, à la chambre des communes. Et à la suite de toutes ces expressions d'opinions, nous revenons encore une fois à celle exprimée par le premier lord de l'amirauté parlant à la chambre des communes le 26 juillet 1909:

Le Gouvernement, après s'être enquis avec grand soin de l'état de la construction des navires en pays étrangers, est persuadé de l'opportunité de prendre les mesures requises pour assurer le parachèvement en mars 1912 des navires de la deuxième série de quatre mentionnés au programme.

Je ne vous demande pas de me croire sur parole, mais je vous dis que nous sommes tenus d'accepter l'opinion de ces personnes qui savent de quoi elles parlent, de préférence à l'opinion du directeur général des Postes (M. Lemieux) et du très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier). Je relève la déclaration suivante faite par le directeur général des Postes, l'autre soir:

Nous savons tous que cette panique au sujet de l'Allemagne n'existe que dans l'imagination d'hommes de parti. Elle a été mise en branle par des journaux de parti de la Grande-Bretagne, sous la coupe de lord Northcliffe, et a été exploitée dans la presse durant les élections par M. Blatchford, socialiste bien connu, aux gages d'un certain groupe en Angleterre.

Le directeur général des Poste est-il franchement d'avis que sir Edward Grey, lord Rosebery, le très honorable M. Balfour, le premier ministre Asquith, le très honorable M. McKenna, premier lord de l'amirauté, lord Roberts, probablement la plus grande autorité en matière militaire qui soit au monde, êt lord Charles Beresford, la plus grande autorité en matière navale qui soit dans la Grande-Bretagne, le directeur général des Postes est-il réellement d'avis, après avoir entendu les déclarations de ces personnes, que cette alarme a eu pour mobile quelque intérêt de parti? Mais afin de se justifier, le directeur général des Postes affirme que le résultat des élections dans la Grande-Bretagne a été une réponse aux auteurs de cette panique.

Par quel artifice de raisonnement le directeur général des Postes est-il arrivé à conclure que le résultat des élections dans la Grande-Bretagne donne le démenti aux rumeurs de guerre, fait voir que le peuple ne croit pas à l'imminence du danger de ce côté. Que l'honorable député s'y prenne comme il voudra, il ne saurait établir le bien fondé de sa prétention au moyen des rapports publiés dans nos journaux de ces jours derniers. Que voyons-nous? Les dernières dépêches télégraphiques nous apprennent que, abstraction faite des circonscriptions de l'Irlande dans lesquelles deux nationalistes étaient en présence, ou dans lesquelles un nationaliste se présentait contre un unioniste, les socialistes, les libéraux, les candidats du parti ouvrier et du parti nationaliste ont obtenu tous ensemble au ballottage 2,847,893 voix, et les unionistes, 3,080,072. De sorte que le corps électoral de la Grande-Bretagne a déclaré à la majorité de 230,000 voix que la gestion de l'amirauté laisse à désirer, a déclaré à la majorité de 230,000 voix que le danger est imminent. Mais, je trouve une nouvelle preuve dans l'élection de lord Charles Be-

resford lui-même, et chacun sait qu'il a été et qu'il est encore le critique très vigoureux du programme du ministère en ce qui regarde la marine. C'est en conséquence de ces attaques que le gouvernement anglais a pressé la présentation de son programme de défense navale. Lord Charles Beresford a condamné l'inaction du ministère, comme je l'ai fait observer, et a ajouté qu'il faudrait dépenser de 275 à 300 millions pour développer l'importance de la marine, et c'est sur ce programme qu'il s'est présenté à l'élection. Il s'est présenté dans la circonscription de Portsmouth préconisant, de concert avec un collègue, le programme que j'ai esquissé, et qu'est-il arrivé? Non seulement dans Portsmouth, mais dans les villes anglaises des environs, faisant face au continent européen, les électeurs ont parlé; dans Portsmouth, ils ont changé la majorité ministérielle de 4,796 que le gouvernement s'était assurée en une majorité oppositionniste de 7,575. Que le directeur général des Postes n'oublie pas que le programme soumis par lord Charles Beresford à ses électeurs ne se préoccupait que de la question de la défense navale, et sur cette question, les électeurs ont déclaré par un revirement de 12,000 voix qu'ils sont de son avis. Pour les deux sièges de Davenport, le revirement a été de 3,722 voix.

Pour les trois sièges de Bristol, l'ancienne majorité libérale de 10,440 voix a été changée en une minorité de 3,338 voix. Dans Bristol-ouest, l'ancienne majorité unioniste de 365 voix a été portée à 1,278 voix. Dans Plymouth, une majorité de 2,857 voix en faveur des libéraux a été réduite à 311. La majorité ministérielle dans Southampton a été réduite, tandis que le vote unioniste dans Dover s'est trouvé grossi. Ainsi, partout où la question de la marine a été soulevée, où l'on a demandé aux électeurs s'il était opportun ou non de maintenir la suprématie navale de la Grande-Bretagne, les électeurs ont répondu bien nettement: Nous croyons qu'il y a crise, et que la marine de la Grande-Bretagne doit être renforcée.

Maintenant, comment faut-il s'y prendre pour déterminer ce résultat? Je pense avoir démontré l'existence de la crise, l'existence d'un état de choses qui, s'il devait persister bien longtemps, aboutirait au renversement de la puissance navale de la Grande-Bretagne. Dès lors, comment faut-il s'y prendre pour parer à ce danger? On me permettra de citer ici les paroles de M. Balfour. A la page 167 du compte rendu du congrès de la presse de l'empire. 1909, on met les paroles suivantes dans la bouche de M. Balfour:

> Il me paraît opportun, indispensable, que chacune des possessions autonomes de l'empire se demande s'il n'est pas de son devoir, si ce n'est pas pour elle une obligation de se constituer des effectifs de terre et de mer suffisants pour empêcher les coups de main, repousser toute attaque contre leurs ports et les empêcher de devenir facilement la proie du premier venu. Mais après tout, messieurs, l'organisation de la défense locale, toute nécessaire qu'elle soit, est réellement de moindre importance que la défense impériale, et cela dans l'intérêt même de ces localités, encore plus qu'au point de vue de l'intérêt de l'empire dans son ensemble. Les parties constitutives de l'empire ne seront jamais en sûreté, ne seront jamais assez puissantes, ne seront jamais fortes, quels que soient leurs moyens de défense locale, si seule la défense locale est organisée. D'un autre côté, leur indépendance ne saurait être, que je sache, jamais sérieusement menacée, tant que la défense de l'empire sera suffisante, tant que nous retiendrons, comme j'espère que nous retiendrons toujours, cette suprématie maritime qui est la condition même de notre existence.

M. MIDDLEBRO.

Et à la page 169:

> Ce n'est pas de cela que dépend l'avenir de l'empire. l'avenir de cet empire va dépendre de la puissance de la flotte que nous pourrons opposer aux flottes ennemies; et cela donne, si je puis m'exprimer ainsi, à notre pays, et à cette partie-ci du globe, une importance stratégique qu'autrement ils n'auraient pas. Nous devons, nous habitants de ces îles, nous devons d'ici à nombre d'années supporter le gros du fardeau de la défense impériale, car nous formons pour le moment le groupe le plus important et le plus riche de la population de l'empire. Nous allons supporter ce fardeau de bon cœur. Mais cette circonstance du nombre et de la richesse de notre groupe n'est pas seule à nous imposer un rôle à part dans le système de la défense impériale; il existe d'autres considérations d'ordre stratégique et géographique. Si je ne me trompe,—et tous reconnaîtront je crois que je suis dans le vrai,—la destinée de l'empire repose sur la supériorité de sa flotte, et cette supériorité doit s'affirmer surtout dans les mers avoisinant cet empire. La mer du Nord, la Manche, le voisinage des Iles Britanniques, la Méditerrannée, tels sont les endroits auxquels si l'Armageddon doit se produire, l'Armageddon se produira, et ce serait une folie de notre part de vouloir, d'oser disperser ces parties constituantes de la flotte de telle manière que, la crise venue, nous nous trouvions hors d'état d'en opérer la concentration, d'où dépendent réellement et substantiellement les destinées de l'empire et celles de chaque partie distincte de cet empire.

Voyons maintenant ce que dit sur cette question de la concentration M. McKenna, premier lord de l'amirauté anglaise:

> Vous aurez vos propres vues quant à la ligne de conduite à suivre dans l'organisation de la défense de votre propre territoire. Ce n'est qu'en travaillant vous-mêmes à la solution de vos propres difficultés, que vous acquerrez l'expérience que nous avons dû acquérir, et les leçons que vous apprendriez d'autrui ne vous profiteraient jamais autant que celles apprises directement, même si ce doit être à vos propres dépens. Nous vous viendrons en aide par tous les moyens à notre disposition, et peu importe la forme d'aide

qu'on nous demandera de fournir. Nous sommes assurés que dans la suite des années ce procédé de développement autonome des diverses colonies, les amènera à la même conclusion: que le problème de la défense navale est le même dans toutes les parties du monde et que sur toutes les mers la suprématie se maintient par les mêmes moyens.

Voyons maintenant ce que dit sir Edward Grey secrétaire des affaires étrangères de la Grande-Bretagne:

La flotte est la commune sécurité de tout l'empire. Si jamais elle faillit à cette tâche, il n'y aura plus lieu de discuter sur d'autres questions; et, dès lors, le maintien de la flotte dans ce rôle doit être la principale préoccupation, non seulement des habitants de la Grande-Bretagne, mais aussi des habitants des colonies autonomes d'outre-mer.

Est-il possible de se tromper sur l'opinion de ces personnes éminentes à cet égard? Mais comme le très honorable premier ministre a cité l'autre jour une opinion de lord Milner sur la question de la défense navale. je citerai maintenant un extrait d'un discours subséquent de lord Milner en date du 20 avril 1909:

C'est une véritable marine impériale, une marine résultant de la combinaison d'effectifs fournis par les colonies autonomes, effectifs formés au début sur un même modèle et relevant en définitive, je l'espère, d'une autorité commune. Tel est le but que nous devons nous efforcer d'atteindre.

Comme ce discours est de date plus récente que celui dont le ministre a cité un extrait, il y a lieu d'y attacher plus d'importance. Voyons maintenant ce que propose l'amirauté britannique elle-même quant aux meilleurs moyens de parer à cette crise. Voyons d'abord ce qui est contenu dans le rapport du congrès impérial de juillet dernier; je me reporte pour commencer à la page 23, afin de m'assurer si le ministère s'est conformé aux vues de l'amirauté:

De l'avis de l'amirauté, un gouvernement canadien désireux de créer une marine devrait s'attacher à former une unité navale distincte; et l'unité la plus petite en est une qui tout en étant maniable en temps de paix, pourrait être en temps de guerre utilisée par elle-même. Dans certaines conditions, la création de flottilles pour la défense locale, composées de torpilleurs et de sous-marins, pourraient rendre des services en temps de guerre comme appoint à la flotte, mais de telles flottilles ne sauraient coopérer avec la flotte sur les hautes mers, dans la tâche plus difficile de la protection du cemmerce et du maintien en respect des croiseurs et escadres de l'ennemi... L'unité navale qu'il faudrait viser à établir se composerait donc, de l'avis de l'amirauté, au moins des navires suivants: 1 croiseur cuirassé (classe du nouvel "Indomitable", qui est du type "Dreadnought"; 3 croiseurs non cuirassés (classe du "Bristol"); 6 contre-torpilleurs; 3 sous-marins.

Et à la page 25:

Comme le croiseur cuirassé est une partie essentielle de l'unité navale, il est important que dans la création d'une telle unité on commence par construire un navire de la classe "Indomitable", tpye "Dreadnought".

A aucun de ces égards le ministère ne s'est conformé aux demandes de l'amirauté. Il ne s'est pas rendu à sa demande d'une contribution directe, la forme d'aide la plus effective pour la défense impériale au point de vue purement stratégique. Je ne blâme pas le Gouvernement de ne l'avoir pas fait, car je ne suis pas en faveur du versement obligatoire d'une somme fixe pour le maintien de la marine anglaise.

La demande suivante est celle-ci: Si vous ne consentez pas à cela, donnez-nous une unité navale ayant à sa tête un croiseur cuirassé des plus modernes du type de l' "Invincible" ou du "Dreadnought". Le ministre a-t-il accédé à cette demande? Non, il a retranché de l'unité navale ce qui lui donne son aspect impérial: le "Dreadnought". La petite colonie de la Nouvelle-Zélande, elle, s'est rendue à la demande de l'amirauté, et a donné un dreadnought. La commonwealth australien s'est aussi conformé à la demande de l'amirauté et a fait don d'une unité navale. Seul le Canada ne s'y est pas conformé. Nous n'avons donné ni une contribution en argent, ni un dreadnought. En cela nous ne nous sommes conformés ni aux conseils de l'amirauté, ni à ceux des hommes les plus compétents de la métropole, qui s'y entendent, et disent que nous aurions dû contribuer au moins une unité navale. Et qu'avons-nous? Nous avons, ou nous aurons, ou il semble que nous allons avoir, quatre bristols, un boadicea et quelques contre-torpilleurs et sous-marins. Les quatre bristols que nous allons nous procurer ne jaugent pas autant tous ensemble que le seul dreadnought que nous aurions dû donner. Les quatre bristols ne sont pas à eux tous aussi efficaces dans le combat que l'unique dreadnought donné par la Nouvelle-Zélande, car les bristols ne jaugent que 4,800 tonneaux, tandis que le dreadnought à lui seul en jauge 20,000. Il n'y a pas de comparaison posssible à faire entre les canons d'un dreadnought et ceux d'un bristol. Un dreadnought est en mesure de lancer le défi à tout venant sur la haute mer, tandis que les quatre bristols n'oseront pas avancer jusqu'à portée du canon. Le dreadnought est absolument inattaquable pour un navire du type "Bristol". A peu près tout ce que peut faire un bristol, c'est de jouer le rôle d'éclaireur, de s'assurer si l'ennemi est en vue, et dès que celui-ci se montre, de décamper au plus vite. Voyons exactement où nous en sommes. Dès que cette flotte dont le très honorable premier ministre propose la création fait son apparition l'absence d'un cuirassé, d'un dreadnought à sa tête se tra-

duit par ces mots: "Je ne prétends pas être un impérialiste ". " Rex ipse dixit", le fait parle de lui-même. Je ne prétends pas être un impérialiste, dit-il en somme, car toute la force, toute la valeur d'une unité navale utilisable pour la défense de l'empire ont été retranchées par le très honorable premier ministre. Et pourtant, l'idée du très honorable premier ministre, si j'en crois son discours, c'était qu'advenant le danger, de tous les points du globe les flottes des colonies fondraient sur l'ennemi commun.

Supposons que l'Armageddon soit arrivé. On fait appel à l'Australie, et voilà que son unité navale de combat se présente précédée de son cuirassé. On fait appel à la Nouvelle-Zélande, et voici sa flotte qui se présente précédée de son dreadnought de 20,000 tonneaux, assez puissant pour désemparer quatre bristols. Puis, on fait appel au Canada, et voici que se montrent ses quatre croiseurs non cuirassés du type "Bristol" pour prendre place dans la ligne de combat. Nous voyons l'Australie et la Nouvelle-Zélande figurer en première ligne, mais où donc est le Canada? Nous entendons l'officier commandant l'escadre demander: Où sont les croiseurs cuirassés du Canada? Où se trouve cette partie de la flotte capable d'aider à la défense de l'empire? Et quelqu'un de répondre pour le Canada: Voici.—Les dreadnoughts du Canada où sont-ils?—Il n'en existe pas.—Et le reste de la flotte, où est-elle, où sont les bristols?—

Et il faudra répondre: Ils n'y sont pas non plus, ils ont battu en retraite pour éviter le danger. Au reste, ils ne peuvent prendre part à la bataille, ils ne peuvent tenir tête aux dreadnoughts, et comme nous ne saurions priver la flotte des services des dreadnoughts, en vue de sauvegarder ces croiseurs, il vaut mieux qu'ils retournent d'où ils sont venus à la vitesse de 25 milles à l'heure. Si cet Armageddon se termine par une victoire pour les armes anglaises, ces croiseurs seront à l'abri de toute attaque future; mais s'il aboutissait à un désastre pour notre suprématie navale, alors la flotte victorieuse se dirigerait sur le littoral canadien, et notre flotte devrait prendre la fuite à la vitesse de 25 milles à l'heure jusqu'à ce qu'il fût impossible d'aller plus loin.

Comme contribution effective à la défense de l'empire, ces quatre bristols ne sont d'aucune valeur, et comme l'a déclaré notre leader, en temps de guerre ils sont absolument une source de danger, et il serait mieux de les éloigner le plus possible du théâtre des hostilités. Ensuite, le directeur général des Postes, pour quelque raison—dont je ne me rends pas bien compte—nous a donné une liste de dix-huit nations indépendantes et colonies autonomes dont la population est de moins de 10 millions d'âmes, et qui ont des flottes à elles. Sa

démonstration aurait eu quelque portée, je le reconnais, si, de fait, il avait pu indiquer des colonies autonomes ayant des flottes à elles. J'ignore si c'est par erreur ou autrement, mais la déclaration du directeur général des Postes était conçue en ces termes:

Voici une liste de pays indépendants, de colonies autonomes, dont la population n'excède pas 10 millions, et, dans plusieurs cas, est bien inférieure à ce chiffre, et qui ont leur propre marine.

Puis il a indiqué une liste de dix-huit pays. En parcourant cette liste de dix-huit pays, désignés comme nations indépendantes et colonies autonomes, je vois qu'il ne se trouve pas une seule colonie autonome dans le nombre. S'il a donné cette liste en vue de prouver qu'une colonie autonome devrait avoir une marine à elle, comme cette liste ne comprend aucune colonie autonome, il y a lieu de conclure que nous n'avons aucun besoin d'une marine; ou encore en d'autres termes, nous au Canada nous avons besoin d'une flotte, parce que nous voulons nous constituer en nation indépendante. Cette démonstration est absolument sans portée à moins qu'elle ne vise à l'une ou l'autre de ces conclusions; soit que des colonies autonomes ont des flottes, et j'ai fait voir qu'il ne se trouve pas de colonies autonomes dans cette liste, ou bien que nous avons besoin d'une flotte parce que nous allons former une nation indépendante.

En terminant, je dirai que j'ai lu avec beaucoup de soin le texte du projet de résolution inscrit au feuilleton par mon chef respecté, sous forme de modification du projet ministériel. J'accepte entièrement la teneur de cet amendement. Il répudie l'idée antiimpérialiste et d'indépendance qui inspire tout le programme de la droite et le discours du premier ministre prononcé lors du dépôt du projet de loi. Il pourvoit aux nécessités prochaines de l'empire, raison d'être de l'examen de cette question à l'heure actuelle. Il se réclame du principe de l'opportunité de notre coopération effective au programme des autorités impériales, d'où dépend le salut de l'empire, et il réserve à la population, une fois la crise passée, le droit de dire ce qu'elle fera comme contribution permanente à la défense navale. Une telle proposition est conforme au programme loyal, patriotique qui a été préconisé de tout temps par le parti conservateur, aussi loin que remonte le souvenir du doyen de la députation. Autant que je sache, ce programme est en stricte conformité de celui du parti conservateur sur les questions intéressant l'empire. C'est un programme qui s'inspire de l'idée et de l'espoir, non pas, comme le déclare le très honorable premier ministre, que notre pays rompra les liens qui le rattachent à la mère patrie, tout comme le fruit mûr tombe de

l'arbre qui l'a nourri, non pas de l'idée que nous devrions tendre à assurer l'indépendance du Canada, et nous en aller comme l'enfant qui quitte ses parents sans un regret au cœur; mais c'est un programme qui s'inspire d'un sentiment inaltérable de fidélité et de dévouement envers la mère patrie, non seulement en ce qui nous regarde, mais en ce qui regarde nos descendants, afin qu'ils se rendent compte hors de tout doute que les destinées de notre pays sont liées irrévocablement à celles de l'empire.

Nous avons suffisamment confiance en la mère partie pour savoir que, dans sa politique étrangère, elle agira toujours avec ce même esprit généreux et magnanime dont elle a été animée par le passé et qu'elle ne fera jamais rien dont nous puissions rougir . Nous savons que partout où flotte le drapeau britannique tout rentre dans l'ordre, la liberté est établie, la tolérance religieuse règne, l'instruction est favorisée et la paix, le progrès et le développement suivent avec leur bienfaisant cortège. Nous savons qu'aux temps ou l'univers reconnaissait la suprématie de Rome le citoyen romain mettait tout son orgueil à répéter: " Civis Romanus sum ", je suis citoyen romain, et le citoyen d'un empire beaucoup moins vaste et moins noble que l'empire britannique d'aujourd'hui, mettait tout son orgueil à se vanter d'en faire partie, à plus forte raison ne devons-nous pas, nous, sujets de la Grande-Bretagne nous enorgueillir · à la pensée que nous pouvons dire : "Civis Britannicus sum." Je suis sujet britannique? Mais outre cela, il y a cette leçon de choses que nous devons donner: que quiconque attaque l'enfant, attaque le père et quiconque touche au père touche à l'enfant. Monsieur l'Orateur, ce principe est incompatible avec la déclaration du premier ministre lorsqu'il dit: Je ne prétends pas être impérialiste. Je dis, monsieur l'Orateur, que nous ne saurions donner un meilleur exemple, proclamer un meilleur précepte qu'en adoptant la résolution offerte comme amendement par mon honorable chef; vu que son adoption par le Parlement demontrera aux nations de l'univers que quiconque touche à la mère patrie doit avoir affaire à toutes les parties de l'empire, et lorsque cela sera bien compris, les nations hostiles comprendront qu'elles entreprennent une tâche herculéenne. En terminant, qu'il me soit permis de citer quelques vers que j'ai pris la liberté de paraphraser un tant soit peu, afin de les adapter au sujet qui nous occupe:

Ye who would reckon with Britain,
Ye who would sweep from the seas,
The flags that Rodney nailed aloft,
And Nelson flung to the breeze,
Count well your ships, and your men,
Count well your arms, and your guns,
For they who reckon with Britain,
Must reckon with Britain's sons.

M. F. L. FOWKE (Ontario-sud): Monsieur l'Orateur, je regrette que la nécessité de prendre part à la séance d'un sous-comité de cette Chambre m'ait empêché d'écouter les premières phrases du discours prononcé par l'honorable député (M. Middlebro). Mais je suis arrivé en cette Chambre à temps pour l'entendre s'efforcer d'expliquer à la Chambre le programme du parti libéral et du Gouvernement actuel. Je dois dire que dans cette tentative, l'honorable député m'a fait l'effet d'un pugiliste se servant de gants beaucoup trop mous.

Cela n'est pas étonnant, toutefois, si l'on songe que l'école politique ou il a appris sa leçon et où il a grandi jusqu'à présent a tellement rétréci son champ visuel qu'il ne peut guère apprécier l'existence et le but du parti libéral dans notre vaste pays. Nous en sommes maintenant aux dernières années de la première période décennale du vingtième siècle, et durant ces dix années, et de fait depuis douze ou treize ans, le parti libéral est au pouvoir en Canada sous la direction du très honorable sir Wilfrid Laurier, et si l'honorable député veut savoir quel est le programme du parti libéral je le renverrai à l'histoire du Canada pendant la période que je viens de mentionner. Qu'il examine les statuts du pays; qu'il considère le merveilleux développement qui s'est produit en Canada en matière de législation progressive, d'exploitation des ressources naturelles du pays, d'expansion du commerce, pour attirer l'attention de l'empire britannique vers notre pays; qu'il tienne compte de la situation exceptionnelle que le Canada occupe aujourd'hui. non seulement dans l'opinion de nos propres concitoyens, mais encore dans l'opinion du public britannique, et il aura devant lui une définition un peu meilleure de l'existence et de l'œuvre du parti libéral en Canada et du programme du parti libéral sous la direction du premier ministre d'aujourd'hui.

Monsieur l'Orateur, bien que. sous certain rapport, l'histoire du Canada soit très courte, car notre histoire proprement dite n'a commencé qu'en 1867, avec la confédération, nous avons cependant une histoire qui remonte à environ 300 ans auparavant. Et qu'il me soit permis de dire que si nous jouissons aujourd'hui, comme nous en avons joui depuis un certain nombre d'années, d'une constitution large—aussi libre peut-être que celle dont jouit tout autre peuple au monde—cette constitution ne nous est pas tombée du ciel toute prête. Monsieur l'Orateur, nous avons cette constitution et nous en jouissons aujourd'hui, grâce aux luttes du peuple canadien, et en grande partie grâce aux sacrifices de cette partie du peuple canadien que l'on a toujours retrouvée dans les rangs du parti libéral du Canada. En ce pays, monsieur l'Orateur, nous avons subi des influences

intérieures. La route que nous avons suivie n'a pas toujours été facile. La position que nous occupons aujourd'hui, nous l'avons gagnée à force de courage, d'efforts et de luttes. Nous avons eu des ennemis au dehors et parfois des ennemis au dedans. 1776 est une date connue des membres de cette Chambre, de même que 1812, 1866 et 1870, et la signification de ces dates n'échappe pas au peuple du Canada. Qu'il me soit permis de dire, monsieur l'Orateur, que grâce à ces luttes, en grande partie grâce aux luttes de ceux qui ont été les pères du libéralisme en Canada, nous jouissons de la constitution libre sous laquelle les lois de la nation sont aujourd'hui administrées, et l'un des principes très distinctifs du parti libéral dans le passé a été que cette nation devait jouir de sa liberté et de son autonomie dans l'empire et à la vue de l'univers. Et si, aujourd'hui, nous sommes une nation prospère et progressive dans les limites de l'empire britannique, sans que nul ose nous dicter notre ligne de conduite dans un sens quelconque, cela est dû en grande partie à la fidélité de sir Wilfrid Laurier, aux principes du libéralisme incarnés dans la vie de ceux qui sont connus dans l'histoire comme ayant été les fondateurs du parti libéral.

Or, l'honorable député (M. Middlebro) a entrepris de défendre la fidélité du peuple canadien, et il a parlé en particulier de la fidélité de la fidèle opposition de Sa Majesté en cette Chambre, et, par ricochet, il s'est efforcé de faire entendre que le premier ministre du Canada n'est pas imbu de cet esprit de fidélité à la mère patrie qui devrait régner au moment actuel. Monsieur l'Orateur, l'honorable député constatera que la tâche entreprise par Mme Partington, lorsqu'elle essayait, avec son balai, de repousser les vagues de l'océan, était un passe-temps très agréable comparé aux efforts qu'il lui faudra faire, lui et tout autre qui entreprendra de convaincre le peuple canadien que le chef du parti libéral n'est pas un sujet dévoué du roi Edouard, étant aujourd'hui le premier des fils du Canada. Et ce fait n'a jamais été démontré plus brillamment que par le programme naval que nous discutons aujourd'hui.

Or, monsieur l'Orateur, quelles sont les choses qui jusqu'à un certain point, aident à déterminer les destinées d'une nation? L'une de ces choses est certainement la possession d'un but national. Le peuple canadien a-t-il un but national?

Je suis convaincu qu'il en a un, et que ce but est d'arriver à former un grand peuple dans cette meilleure moitié du plus grand continent de l'univers, avec le gouvernement dont il a été spécialement investi, et de maintenir ces liens et ces relations qui, dans les temps modernes nous ont toujours attachés au trône de l'Angleterre, et qui nous y attachent aujourd'hui. Ce n'est que d'hier que nous sommes passés de l'état de tutelle, d'un régime autoritaire à un régime de liberté. Ce n'est que tout récemment que nous nous sommes sentis libres comme nation, et que nous avons acquis la conviction que nous avons le droit d'exercer tous les privilèges, les devoirs et les responsabilités d'une nation. Et aujourd'hui, nous sommes debout, héritiers de tous les siècles les plus glorieux, et nous consentons à ce qu'on nous juge d'après nos propres mérites.

Tel est l'esprit du bill soumis à la Chambre par le premier ministre. En présentant ce bill l'autre jour, le premier ministre a prononcé un discours qui, je n'en doute pas, restera classique dans la littérature du Canada, que les jeunes gens de l'avenir liront lorsqu'ils voudront se rendre compte des influences qui ont valu à notre peuple la constitution libre dont il jouit, comme le discours de Gettysburg, prononcé par Abraham Lincoln est lu aujourd'hui par la jeunesse des Etats-Unis, un discours qui sera très hautement apprécié à cause de la conception vraie qu'il nous donne du rang et de l'importance de cette jeune nation géante du Nord, non seulement dans l'exercice de ses propres devoirs envers elle-même, mais encore en ce qui concerne les devoirs et les responsabilités qu'elle se reconnaît envers l'empire et envers le vaste univers. Nous sommes enchantés de savoir aujourd'hui que, comme résultat de la législation et de l'administration du jour, nous avons un pays prospère et grandissant, un pays possédant un grand commerce étranger, un commerce qui s'étend vers l'orient et vers l'occident, un commerce qu'il sera du devoir de notre pays de protéger, de favoriser et d'agrandir; et l'un des buts principaux de la construction d'une marine canadienne, devrait être aujourd'hui de protéger nos propres routes de navigation et nos proprés côtes, d'assumer sous ce rapport les devoirs et les responsabilités d'une nation. Afin d'en arriver là, nous acceptons le principe d'après lequel nous devons, pour notre propre compte, commencer la construction d'une marine, avoir des arsenaux de marine qui soient à nous, et fournir les équipages de cette marine dont la direction devra rester assujétie à la volonté et à l'autorité du Canada. **Voilà en résumé quelle est l'attitude** que nous prenons à cet égard.

L'honorable député (M. Middlebro) a parlé très éloquemment du rang et de l'importance de l'empire britannique dans les affaires du monde, et du rang qu'à son avis nous devrions occuper dans cet empire. Nul membre de cette Chambre ne songera à contester le fait de la grandeur de l'empire britannique; nul ne niera notre part dans cet empire, mais chacun s'enorgueillira de tout ce que cet empire a accom-

pli depuis trois cents ans pour protéger une grande et noble civilisation dans les diverses parties de l'univers où ses intérêts sont en jeu. L'empire britannique a grandi et s'est fortifié au point qu'aujourd'hui il régit probablement un cinquième de la superficie de l'univers et gouverne plus d'un quart de la population du globe.

Nous ne sommes pas du tout disposés à déprécier l'effet de l'empire britannique comme grande force mondiale. Si l'honorable député désirait que l'empire britannique gouvernât tout l'univers, il nous faudrait admettre que jamais, dans l'histoire du monde, il n'a été donné à un seul peupl d'arriver à une pareille position. Mais nous nous réjouissons de ce que la Grande-Bretagne a régné sur les mers et sur les routes commerciales du monde, et par là même exercé dans une grande mesure sa suprématie pour leur plus grand bien sur la civilisation des autres peuples de l'univers. Et aujourd'hui, le but même du bill qui nous est soumis nous permettra, non seulement de surveiller les intérêts du Canada, comme nous sommes tenus de le faire, mais encore de démontrer à la Grande-Bretagne et à tout le rete de l'univers que si quelqu'un est disposé à attaquer le lion dans son antre, à combattre le lion britannique chez lui, alors, avec les autres colonies de la Grande-Bretagne, nous lui dirons qu'il doit certainement s'attendre à avoir maille à partir avec les lionceaux. Tout cela est compris dans la proposition qui nous a été soumise aujourd'hui par le Gouvernement. Quelqu'un a dit, et avec raison, je crois, que si vous voulez connaître l'époque où vous vivez, il faut que vous connaissiez le Canada, l'Afrique du Sud, l'Australie et la Nouvelle-Zélande; et que pour connaître le Canada, le Sud-Africain et la Nouvelle-Zélande, il faut connaître l'époque où vous vivez. Nul honorable député ne contestera le fait que le plus beau titre de gloire de la Grande-Bretagne aujourd'hui consiste non seulement dans l'influence qu'elle doit exercer sur les affaires étrangères, mais encore dans la possession de ses domaines d'outre-mer, qui lui sont fidèles et qui forment partie intégrante d'elle-même dans tout ce qui contribue à former ce qu'il y a de meilleur dans la civilisation de ce vingtième siècle.

Je n'avais nullement l'intention de retenir longtemps la Chambre pour répondre à l'honorable député de Grey-nord. Mais je ne veux pas laisser passer cette occasion de discuter brièvement le programme des honorables membres de la gauche, ainsi que celui du troisième parti, tel que soumis par les amendements proposés au bill actuellement devant la Chambre. L'une des propositions est nées de l'idée suivante: au lieu de jouer le rôle d'une nation et de faire les choses d'une façon nationale, d'une façon permanente; au lieu d'établir une marine à nous, nous devrions donner, de la main à la main, à la Grande-Bretagne, deux dreadnoughts, qui devront coûter peut-être $25,000,000. Je voudrais demander sur quelle théorie cette proposition est basée. Elle est basée sur cette seule théorie que l'empire est actuellement en danger. Et cependant l'honorable député place le danger dans un avenir éloigné de dix ans. Quelqu'un a dit qu'un dreadnought comme ceux qu'il veut présenter au gouvernement britannique ne peut durer que dix ans au plus. De sorte que, lorsque ces navires seraient prêts à prendre la mer, il serait temps de les mettre au rebut.

Vous avez tous plus ou moins entendu parler de la peur de l'Allemagne. Les honorables députés peuvent avoir à ce sujet l'opinion qu'il lui plaira. Pour ma part, je ne vois pas pourquoi les Allemands n'auraient pas une marine militaire comme ils ont une marine marchande, si cela leur fait plaisir.

S'ils sont convaincus, comme l'a dit l'empereur d'Allemagne, que leur avenir est sur mer, comme dans le cas de la Grande-Bretagne, pourquoi leur désir d'avoir une marine militaire devrait être interprété comme une menace exclusivement dirigée contre la Grande-Bretagne? Je suis porté à croire que la Grande-Bretagne est parfaitement capable de se défendre, ainsi que ses hommes d'Etat l'ont fort bien démontré. Mais il n'y a pas le moindre doute qu'il y a eu un accès de panique causé par la peur de l'Allemagne, si toutefois cette panique n'existe pas aujourd'hui. Il y a un an, la peur de l'Allemagne sévissait en Angleterre. Je regrette de dire qu'il existe en Angleterre, tout comme dans la république qui nous avoisine, une presse jaune. Cette presse jaune a entrepris la tâche de créer un sentiment de terreur dans l'esprit du public britannique, et certains citoyens des Iles Britanniques se sont laissé influencer par cette presse jaune au point de croire réellement que les constructions maritimes de l'Allemagne constituaient un danger pour la nation.

Cette question a envahi la politique dans la Grande-Bretagne, et à ceux qui plaidaient en faveur de la construction de nouveaux dreadnoughts les hommes d'Etat ont donné une réponse qui, je n'en doute pas, a dû surprendre beaucoup ceux qui exploitaient la peur de l'Allemagne et qui prétendaient que, pour construire de nouveaux dreadnoughts, il faudrait prélever les fonds au moyen d'un changement de la politique fiscale de la Grande-Bretagne. On nous demande d'avoir beaucoup de sympathie pour le pauvre contribuable de la Grande-Bretagne. Un changement dans la politique fiscale de la Grande-Bretagne alourdirait certainement encore davantage

le fardeau qui pèse déjà trop sur les épaules du contribuable opprimé de ce pays. Mais le chancelier de l'échiquier avait son opinion à lui sur la manière dont l'impôt devrait être réparti de façon à ce que chaque classe de contribuables de la Grande-Bretagne fût traitée avec une égale justice. Et voilà comment il se fait que l'on a eu le budget de Lloyd George, lequel propose que toutes les classes qui ont jusqu'à présent été dispensées de payer leur quote-part de l'impôt, fassent à l'avenir ce qui est honnête et améliorent la position des masses qui luttent pour l'existence, en payant leur juste part des taxes. Les classes privilégiées de la Grande-Bretagne sont restées tellement saisies en constatant ce fait, qu'elles ne réclament plus la construction de dreadnoughts, mais se bornent à demander que les gouvernants actuels soient mis à la porte et remplacés par ceux qui sont en faveur des prêtres, des pharisiens et des nobles, afin que, si c'est possible, les classes privilégiées puissent conserver leurs privilèges et que les masses puissent être surchargées d'impôts plus lourds, tout cela pour faire disparaître la peur de l'Allemagne et payer les autres frais du gouvernement de la mère patrie. Je suis très heureux de croire que le résultat de l'appel au peuple dans la mère patrie a été très satisfaisant et que la peur de l'Allemagne est en grande partie devenue une chose du passé.

Que cette crise soit devenue chose du passé, c'est ce qui ressort clairement des paroles prononcées par les hommes d'Etat britanniques. Relisons les observations formulées à cet égard par le docteur McNamara, secrétaire parlementaire de l'amirauté.

Voici ce qu'il dit au sujet du péril allemand et de la facilité avec laquelle la Grande-Bretagne peut y faire face:

Nous avons aujourd'hui sept dreadnoughts, et l'Allemagne en a deux; entre nous, nous en avons trois autres en chantier, et leur construction sera bientôt terminée. En avril 1912, le prétendu point de danger, nous aurions vingt dreadnoughts à opposer aux treize de l'Allemagne.

A la même date, nous aurions quarante bâtiments de guerre de type antérieur au dreadnought, âgés de moins de vingt ans, d'un déplacement collectif de 585,000 tonnes, armés de 656 canons de 6 pouces à 12 pouces, y compris 152 canons de 12 pouces. A la même date, l'Allemagne aurait vingt navires de guerre, du type antérieur au dreadnought, âgés de moins de vingt ans, d'un déplacement collectif de 241,000 tonnes et armés de 384 canons de 5 à 11 pouces.

Quant aux croiseurs, laissant de côté les invincibles que j'ai comptés avec les dreadnoughts nous aurions en avril 1912, 35 croiseurs d'un déplacement collectif de 416,000, et armés de 470 canons de 6 pouces à 9 pouces ·2, tandis que l'Allemagne aurait huit croiseurs d'un déplacement collectif de 78,542 tonnes et 112 canons de 5 pouces .9 à 9 pouces .4

En fait de bassins assez spacieux pour recevoir les dreadnoughts, nous en comptons douze dans les eaux intérieures, contre les six que possède l'Allemagne.

Ajoutons à cela l'état figurant dans le "Navy League Annual" (1909-1910), portant l'effectif de la marine à 128,000 hommes de tous rangs. La réserve n'est pas comprise dans ces chiffres.

D'après la même publication, l'effectif de la marine allemande est de 53,769.

Ainsi, il est évident que le citoyen de la Grande-Bretagne, chez lui, est parfaitement en mesure de se protéger, soit contre les attaques de l'Allemagne, soit contre tout autre agresseur, d'où qu'il vienne.

M. ARMSTRONG: S'il n'y a pas de besoin d'urgence, à quoi bon construire maintenant une flotte canadienne?

M. FOWKE: Je suis bien aise que mon honorable collègue ait posé la question. La création d'une marine militaire canadienne est une question qui ne date pas d'hier. Depuis 1902, cette question est à l'étude. Elle a été débattue la session dernière, devant cette Chambre; puis lorsque se réunit à Londres, l'an dernier, la conférence à laquelle participèrent nos représentants, ce ne fut que le résultat d'un système bien précis, élaboré par les hommes d'Etat britanniques et canadiens et ceux des autres parties de l'empire. Au sein de cette conférence, on soumit aux délibérations des membres de cette assemblée et de la délégation canadienne trois propositions. La première se rattachait à une unité de la flotte. Notre gouvernement préféra donner son adhésion à l'une des deux autres propositions, comme répondant mieux aux besoins du Canada et au désir qui l'animait de prêter main-forte à la mère patrie et aux autres parties de l'empire.

Voyons la nature de ces deux propositions. L'une d'elle est ainsi conçue:

Il a été représenté de la part de l'amirauté qu'il serait difficile d'émettre des avis ou de formuler de projets, sans connaître approximativement la somme que le Canada dépenserait. Les représentants canadiens suggérèrent alors que deux projets pourraient être présentés: le premier, entraînant une dépense annuelle de £400,000 et l'autre une dépense de £600,000, abstraction faite, dans les deux cas, des frais afférents au service actuel des pêcheries et des levées hydrographiques, mais y compris les frais d'entretien des arsenaux maritimes d'Halifax et d'Esquimault, ainsi que ceux se rattachant au service de la télégraphie sans fil, dont la dépense annuelle est estimée à $50,000.

A mon avis, le peuple canadien approuvera le Gouvernement d'avoir tenu un juste milieu, dans la solution de cette question. Il est heureux que nos hommes d'Etat, au lieu de tenter l'impossible, visent plutôt à la réalisation de ce qui est pratique et pos-

sible. Le Gouvernement décida donc de ne pas adopter le principe d'une dépense d'un chiffre élevé qu'entraînerait nécessairement la création d'une unité de la flotte, projet qui, pour d'autres raisons d'ailleurs, semblait moins se prêter à nos besoins à cet égard; d'autres part, il ne voulut pas adopter un système de fausse économie, en disant: "Nous ferons le moins possible pour le Canada et l'empire, à l'égard de la construction de la flotte." Il décida donc de suivre une ligne de conduite mitoyenne et s'engagea à effectuer une dépense annuelle de £600,000 en outre de la dépense annuelle de £50,000 dont nous avons déjà dégrevé le gouvernement impérial en nous chargeant des frais d'entretien des arsenaux maritimes à Halifax et à Esquimault. Je l'avoue en toute sincérité, à titre de député, le Gouvernement, à mon avis, a fait preuve d'une haute prudence et il a formulé un système judicieux qui s'impose à l'approbation de la grande masse du peuple canadien, comme du reste il a approuvé tous les grands actes d'administration posés par le Gouvernement au cours des douze années de son règne.

Les députés de la gauche nous demandent de consacrer une somme d'un chiffre fort élevé à la construction de dreadnoughts; et de prélever sur les contribuables vingt-cinq millions de dollars peut-être, sans qu'ils aient voix au chapitre pour l'exécution de cette dépense. Ce serait là une attitude politique antidémocratique et anticanadienne. Je ne m'étonne donc pas que le Gouvernement ait refusé de donner son adhésion à pareille proposition. D'autre part, j'ai été ravi d'entendre le premier ministre nous déclarer que le Gouvernement se propose bien, autant que faire se peut, construire la flotte projetée dans les aux canadiennes, avec des capitaux canadiens et la main-d'œuvre canadienne. Voilà qui prouve d'une manière éclatante que nous sommes une puissance en ce vingtième siècle. Ce sera une flotte construite en conformité des idées canadiennes, s'inspirant de principes chers aux Canadiens, flotte dont le Canada aura la propriété, qu'il fera fonctionner lui-même et sur laquelle le Parlement canadien aura la haute main.

Monsieur l'Orateur, pourquoi donc certains parlementaires ici s'opposent-ils si carrément à ce que la direction de cette flotte soit confiée au Parlement canadien? Serait-ce donc qu'ils manquent de confiance en eux-mêmes? Serait-ce donc qu'ils craignent de mettre leur confiance dans le peuple canadien? Serait-ce donc qu'ils reposent plus de confiance dans le citoyen de la Grande-Bretagne, parce qu'il habite les Iles Britanniques, et qu'ils se tiennent en si piètre estime qu'ils veulent dépouiller le Parlement canadien de tout pouvoir, lui refuser voix au chapitre, non seulement quant à l'exécution de la dépense afférente à la construction de la flotte, mais en outre, sur le mode, l'époque, les conditions relatives à notre participation à la défense de la nation et de l'empire? Monsieur l'Orateur, un des maîtres principes auxquels tient le peuple canadien, c'est qu'il ne saurait payer l'impôt que lorsqu'il a voix au chapitre par ses représentants. Or, c'est à titre de représentants du peuple canadien ici que nous déclarons que nous tenons à avoir la haute main sur la dépense des recettes versées au trésor par le peuple canadien. Aussi bien suis-je enchanté de ce que la direction de la marine soit attribuée ici au Parlement canadien. Le député de Grey-nord (M. Middlebro) vient de nous dire quelques vers qui réveillent un écho dans son propre cœur, mais avec une toute autre application que celle qu'il leur a prêtée. Monsieur l'Orateur, je conçois parfaitement que le parti conservateur, dont sir John Macdonald était le chef—si toutefois ce parti existe encore aujourd'hui, s'écrie:

> Oh, for the touch of a vanished hand,
> And the sound of voice that is still.

Mais, monsieur l'Orateur, de la maison déserte de Cataraqui nul ne s'échappe. Nul signe de mouvement n'apparaît. Si aujourd'hui le vieux chef qui fut toujours un sincère Canadien et un fidèle sujet britannique pouvait faire entendre sa voix ou faire un signe de la main, j'en suis convaincu, ce serait pour dire à ce parti qui siège à votre gauche, monsieur l'Orateur, de se montrer digne de sa citoyenneté canadienne en donnant son adhésion au principe de l'autonomie bien comprise, à la direction des dépenses effectuées par le Parlement canadien, et en demandant que la direction de la flotte canadienne projetée soit confiée aux représentants du peuple canadien. Monsieur l'Orateur, j'ai le droit de conclure que tel serait l'avis exprimé par le grand chef, s'il était ici aujourd'hui, car c'est bien là ce que nous tenons de la bouche même de celui qui s'était fait son premier lieutenant à cette époque. Oui, c'est à bon droit que je décerne à sir Charles Tupper le titre de conseiller intime de sir John Macdonald; et si on reconnaît que sir Charles Tupper a fait preuve d'esprit de discernement et donné un bon conseil politique, c'est en disant au chef de l'opposition (M. R. L. Borden) que son devoir envers son parti et envers son pays l'obligeait à prêter son appui au principe servant de base à la politique formulée, l'autre jour, par le premier ministre, en proposant la 2e lecture du bill de la marine. Je me bornerai à dire, avant de céder la parole à un autre, qu'à mon avis, la politique formulée par le Gouvernement est bien canadienne et qu'elle répondra parfaitement aux visées du peuple canadien aspirant à former une nation au sein du grand empire dont nous faisons partie. C'est un grand avantage que de pouvoir affirmer aujourd'hui, en présence

des autres nations, que nous sommes citoyens du Canada et de l'empire britannique. Il fait bon se rappeler que nous jouons un rôle assez important dans le développement de la vie de l'empire britannique. Un tiers du territoire de l'empire est compris dans les limites du Canada. Plus de la moitié de la population blanche de l'empire britannique, en dehors des Iles Britanniques, réside au Canada. Aujourd'hui, notre population s'accroît très rapidement ainsi que notre richesse nationale. Nous manquerions de dignité et d'honneur, à titre de peuple, si nous allions nous dépouiller du droit de déterminer l'attitude à prendre au sujet de nos propres affaires et relativement à nos relations avec l'empire.

Et si aujourd'hui, en présence des autres peuples, nous nous réjouissons de la situation que nous occupons et comme peuple et comme partie de l'empire britannique, c'est que nous comprenons, et à titre de peuple et à titre de partie constituante de l'empire, que nous exerçons, dans une large mesure, une influence prépondérante sur la marche des événements vers la création de la civilisation la plus élevée à laquelle le monde puisse aspirer ou que le Canada puisse atteindre. C'est donc avec bonheur que j'ai pris la parole pour prêter mon appui à la politique navale du Gouvernement et pour affirmer que, à mon avis, ce système doit rallier l'approbation du Parlement, du peuple canadien et de l'empire en général.

M. MARTIN BURRELL (Yale-Caribou): Monsieur l'Orateur, dans un pays doté d'un système représentatif comme le nôtre, le député qui exerce ici ses fonctions de représentant du peuple et qui comprend toute l'importance de la mission que lui ont confiée ses électeurs ainsi que l'importance de son devoir envers l'Etat, doit, ou devrait du moins, toujours éprouver un vif sentiment de la responsabilité qui lui incombe dans l'exercice de ces devoirs, même durant l'expédition de la besogne courante du Parlement. Mais il arrive certains moments, comme dans la circonstance si importante qui se présente aujourd'hui, où une responsabilité insolite retombe sur le député du peuple. Fatalement, mais trop souvent peut-être, le drapeau du parti, le cri de guerre du parti, le vote de parti dominent les débats de cette Chambre et exercent une influence prépondérante sur ces discussions. Mais il y a certaines questions, comme celle-ci, qui doivent se dépouiller de tout aspect de parti, quand elles viennent en discussion.

Monsieur l'Orateur, c'est jeudi dernier que le premier ministre a saisi la Chambre de cette question et les observations qu'il nous a présentées à l'appui de la mesure ministérielle ont été l'objet d'une religieuse attention de la part des députés de la gauche. Qu'on me permette de revenir, un instant, sur une question que j'ai déjà touchée au commencement de la séance. A la fin de la harangue au cours de laquelle le premier ministre a exposé l'attitude du Gouvernement sur le bill de la marine, le chef de l'opposition, au cours d'une puissante harangue et d'une argumentation fort serrée, formula, en terminant, une proposition alternative qui représente, à mon avis, les plus chers intérêts et les vœux du peuple canadien. A la fin de cette harangue, on s'en souvient, il y eut comme une explosion d'enthousiasme au sein de cette Chambre, et nous fûmes témoins d'un spectacle assez insolite, quand les députés se levèrent en masse et firent entendre sous ces voutes l'hymne national.

Mais, monsieur l'Orateur, on le sait aussi, le lendemain, un des principaux organes du parti libéral, rendant compte de cet incident, le représente, non pas intentionnellement sans doute, comme s'étant produit à la fin de la harangue du premier ministre, et il donne ainsi à entendre que cette harangue était d'une telle puissance et si touchante et qu'elle faisait si bien vibrer la corde sensible chez les députés sans distinction de parti, que la Chambre entière a voulu lui imprimer son attestation de cette manière insolite. Ce compte rendu, paru dans l'organe officiel du parti libéral au Canada et dans nombre de journaux adhérents du même parti, a été disséminé d'une extrémité à l'autre du pays; et tout naturellement, le public a dû se dire: Le discours du premier ministre doit être une pièce d'éloquence tout à fait remarquable, puisqu'il a créé tant d'enthousiasme, même au sein de l'opposition. Je ne prétends nullement que la responsabilité de ce compte rendu inexact doit retomber sur la tribune des journalistes ici; car l'erreur n'était peut-être pas intentionnelle. Mais seulement, puisqu'on a donné à cet incident une telle notoriété dans la presse canadienne, le premier ministre aurait dû se servir de son incontestable influence pour faire insérer et bien mettre en relief dans les journaux la rectification du compte rendu et l'authentique exposé de l'incident.

Quand j'ai questionné le premier ministre, à ce sujet, quelle a été sa réponse? La voici: "En quoi cela me regarde-t-il?" Je vais prouver au leader de la Chambre que cette question l'intéresse bien plus que certaine affaire à propos de laquelle il a fait un grand déploiement de force et d'énergie, la session dernière. On s'en souvient, la session dernière, lorsque les affaires de la Colombie-Anglaise vinrent en discussion, on présenta une dépêche tronquée et le premier ministre se montra vivement indigné de ce qu'on avait poussé l'impudence au point de publier pareille dépêche, bien que cette question l'intéressât bien moins directement que l'affaire en discussion en ce moment.

M. M. Y. McLEAN: Pardon; mais je dois rappeler à l'honorable député que la dépêche en question a été rectifiée, le lendemain même, par le journal en question.

M. BURRELL: Je viens de donner à entendre que je le savais. Il y eut donc rectification; mais on le sait, la rectification parut à la 5e page, une page de l'intérieur, dans un petit entrefilet, sans en-tête indiquant sa présence à cet endroit.

M. M. Y. McLEAN: L'erreur a été rectifiée à la fin du compte rendu parlementaire de ce jour-là.

M. BURRELL: Je ne le nie point; seulement, j'affirme que cette rectification a paru à la 5e page de l'intérieur, au bas d'un compte rendu parlementaire traitant de délibérations ordinaires, sans en-tête tendant à indiquer la nature de cette rectification. Sans doute, la question a bien son côté comique. J'ai dans ma poche une lettre d'un citoyen de Winnipeg qui avait lu ce même compte rendu dans le "Free Press" de Winnipeg, autre organe du parti libéral; or, le lendemain il écrivit à ce journal qui, si je ne me trompe, n'apporta pas la rectification voulue.

Ce monsieur me dit qu'il apprend par la voie des journaux que le premier ministre a prononcé un magistral discours et que dans un accès d'enthousiasme, la Chambre a entonné l'hymme nationale "Dieu sauve le roi". Et il ajoute qu'il désirerait vivement obtenir un exemplaire de ce discours. Monsieur l'Orateur, le premier ministre pourrait se contenter de dormir sur les lauriers que lui a valus sa harangue, sans chercher encore à y apposer ce seing et laisser dire à la presse canadienne que ce discours a provoqué une telle explosion d'enthousiasme que les députés se sont levés en masse pour chanter l'hymne national. Voilà qui montre bien la fausse impression créée au sein du pays par le compte rendu erroné en question. Je le répète, je suis donc étonné que le premier ministre, cet après-midi ait répondu avec tant d'aigreur à la question que je lui ai posée.

Nous étions tous en lieu d'espérer que le premier ministre du Canada, en ouvrant ce débat, se serait servi d'un langage digne de la question qu'il traitait; mais, je le déclare catégoriquement, grande a été notre stupéfaction, grande notre déception, en constatant que, au lieu de se tenir à ces hauteurs et de nous montrer qu'il se rendait bien compte de l'importance de son sujet, il s'est immédiatement lancé dans un ordre de considérations tellement empreintes de l'esprit de parti, tellement étroites que c'est sur lui que doit retomber la responsabilité d'avoir interjeté dans ce débat le virus de l'esprit de parti, sous la pire de ses formes. A cette occasion, comme en d'autres circonstances, lorsqu'il a péroré sur les questions navales, le premier ministre nous a longuement parlé de Rome. J'appelle son attention sur quelques lignes bien connues qui rappellent le noble patriotisme qui fit la république romaine si grande à l'heure du danger et qui fera la grandeur de toute autre nation:

Then none were for the party,
Then all were for the State,
Then the great man helped the poor,
And the poor man loved the great.
Then lands were fairly portioned,
Then spoils were fairly sold,
The Romans were like brothers
In the brave days of old.

Quel est l'esprit qui a inspiré la plus grande partie de la harangue du premier ministre? Dès le début, il a ridiculisé notre silence, l'attitude prise par l'opposition; il a tourné en ridicule notre prétendue indifférence, le tout assaisonné de facéties tendant à provoquer l'hilarité et de maigres applaudissements, j'allais dire sur les bancs occupés à l'arrière par ses partisans, mais il est assez singulier que trois ou quatre de ces bancs soient demeurés vides, pendant toute la durée de la harangue du premier ministre. Je l'affirme sans crainte, jamais encore dans cette enceinte parlementaire on n'avait entendu une harangue aussi étroite, aussi peu digne d'un homme d'Etat que ce discours du premier ministre.

Que veut dire cette tactique? Pourquoi le ministre des Postes marche-t-il sur ses brisées? Pourquoi ces reproches, ces critiques à notre adresse et pourquoi nous lancer ces épithètes de pharisiens, impérialistes, ultra-loyalistes, et pourquoi le ministre des Postes a-t-il lancé ses grandes phrases sur "les crimes commis au nom de la loyauté". Nous sommes habitués à ces méthodes. C'est en vain que, dans sa pérroraison, le ministre a cherché à en dissimuler le sens et l'indignité sous des flots d'éloquence. Les ministres ont eu recours à cette tactique, de propos délibéré, afin de rallier leurs partisans. Mainte et mainte fois on a usé de pareille tactique. Quand la discorde règne au sein du parti, ou quand il se fait de fatales révélations sur des abus de gestion ou des faiblesses politiques, le premier ministre est assez rusé pour voir qu'une clameur poussée contre les conservateurs, en les accusant de s'attaquer au parti libéral, est le meilleur cri de guerre pour rallier les partisans. Et cependant, il ne faut pas oublier qu'à tout député, soit ministériel soit antiministériel, un grave devoir incombe: celui de bien peser les effets de ses paroles, et même de son silence, ainsi que les conséquences du vote qui est l'expression définitive de ses convictions.

Le bill actuellement devant le Parlement est une déclaration officielle de l'attitude

que prend le Gouvernement sur une question qui, sous une forme ou une autre, agite le pays depuis quelque temps. En dépit de toutes les clameurs discordantes et des divergences d'opinion, il est un fait qui ressort ici en plein relief: c'est que le Canada comprend parfaitement et reconnait publiquement de quelle souveraine importance est pour le Canada la suprématie navale de la Grande-Bretagne, ainsi que l'impérieux besoin d'une union impériale, dans la plus large acception du mot.

Il n'y a pas encore si longtemps, celui qui élevait la voix pour faire comprendre aux Canadiens le devoir qui incombe au Dominion de coopérer à la défense navale de l'empire ressemblait fort à l'homme qui prêche dans le désert. Il est évident aujourd'hui qu'au fond du cœur du peuple, sollicité par tant d'autres devoirs urgents, reposait ce vif sentiment de responsabilité; aussi dès que le cri d'alarme d'outre mer eût retenti de ce côté-ci de l'océan, la réponse provoquée de l'Atlantique au Pacifique exprimait d'une façon manifeste la force des convictions populaires. Voilà donc du moins un avantage évident qui se dégage de la situation, au milieu de cette divergence d'opinion.

Mais, monsieur l'Orateur, cette question, bien qu'elle semble circonscrite à l'heure actuelle, intéresse bien plus que le présent. Sur la genèse, le développement et la décadence des nations influent nombre de facteurs de plus ou moins grande importance; et comme dans la chaîne supérieure des montagnes un caillou peut dévier le cours d'un ruisseau et ainsi déterminer sa destinée définitive, ainsi en est-il des causes, si obscures soient-elles, qui façonnent le cours et la destinée d'une nation. Mais l'histoire nous enseigne que, parfois, dans les discussions nationales, le tournant des voies est parfaitement visible et que certaines questions sont si intimement liées aux maîtres problèmes qu'on ne saurait manquer d'en reconnaître l'importance. Telle est la question qui s'impose en ce moment à l'attention du Parlement canadien. L'heure est au franc parler; le moment veut que chacun dise tout haut sa pensée. D'aucuns pensent, et le premier ministre est de ce nombre, que les colonies autonomes de la Grande-Bretagne sont destinées à se détacher de l'empire comme le fruit mûr tombe de l'arbre, par un procédé de séparation naturelle. Je préfère les comparer à la famille, au clan, et croire que le fils, arrivé à l'âge mûr, tout en gérant ses propres affaires, demeure encore de la famille et du clan; puis, inspiré qu'il est par ce sentiment de profonde fidélité qui puise sa source dans les liens du sang et l'amour familial, n'hésite pas, en présence d'un commun danger, à prendre place à côté de l'auteur de ses jours, même contre tout un monde en armes.

M. BURRELL.

L'attitude prise par chaque député ici vis-à-vis des propositions du Gouvernement et de la ligne de conduite qu'il entend se tracer doivent naturellement être déterminés par diverses considérations; et en premier lieu, par ses vues sur l'imminence du danger qui menace la Grande-Bretagne dans son empire de la mer; en deuxième lieu, l'empire en général et le rôle que doit y jouer le Canada, c'est-à-dire, la question de savoir s'il doit façonner son système, de manière à demeurer un des éléments permanents de cet empire ou bien prendre une position d'indépendance.

Il est un point sur lequel nous sommes tous d'accord: à savoir, que la suprématie de l'empire est essentielle, non seulement à ses éléments constituants, mais encore à la civilisation que cet empire représente. La stabilité de l'Angleterre est la sécurité du monde moderne. Lorsque cette stabilité est menacée, et gravement menacée, quelle doit être notre attitude?

Et d'abord, monsieur l'Orateur, disons ici même que je ne partage nullement les inquiétudes de ceux qui craignent que l'heure présente ne marque les premiers pas de l'empire britannique dans la voie de la décadence; que la vigueur primitive qui a placé l'Angleterre au premier rang parmi les puissances mondiales va s'affaiblissant; que sa civilisation, son système politique sont, dans toute l'acception du terme, à l'agonie. Il est vrai que les problèmes que l'empire est appelé à solutionner évoluent. Nous avons été témoins d'une lutte nationale qui dure encore et où certains éléments hystériques sont trop en évidence, et où l'on a voulu, dans un but politique, mettre en plein relief certains aspects de la vie nationale qui sont loin d'être agréables. Néanmoins, ceux d'entre nous qui ont assez longtemps vécu dans ce milieu pour pénétrer sous la surface des choses se rendent bien compte de la merveilleuse vigueur, caractéristique des populations de ces petites îles. Le doute ici serait une trahison et il est indubitable que le courage, l'énergie sur lesquels reposent les libertés et le progrès de la Grande-Bretagne sont aussi prononcés aujourd'hui que par le passé. Sous les coups les plus terribles de l'adversité, voici le cri qui s'échappera de ses lèvres:

> In the fell clutch of circumstance
> I have not winced nor cried aloud,
> Under the bludgeonings of chance
> My head is bloody but unbowed.

Il y a soixante ans, à une heure d'épreuve, de terrible crise, l'Angleterre reçut la visite d'un fils de la république voisine, esprit d'élite, à la claire vision, probablement le plus grand des enfants de cette république, aussi grand du moins dans l'ordre intellectuel que Lincoln l'était dans l'ordre politique. J'ai nommé Ralph Waldo Emerson. Son message, les paroles qu'il

prononça à cette époque s'appliquent tout aussi bien à l'heure actuelle et sont aussi vraies aujourd'hui que lorsqu'il les prononça à Manchester, en 1847.

C'est ainsi que j'envisage cette vieille Angleterre, avec les possessions, les honneurs et les trophées qui lui sont échus, mais aussi avec les infirmités accumulées autour d'elle au cours de mille ans d'existence; irrévocablement liée qu'elle est à tant d'antiques coutumes qu'elle ne saurait modifier que graduellement; sollicitée, en outre, par l'évolution commerciale et industrielle par un nombre si incalculable de systèmes, d'arts, de mécanismes et par la concurrence des populations industrielles; et cependant, je l'aperçois en ce moment ni découragée, ni affaiblie, mais se rappelant bien qu'elle a vu des jours sombres; en réalité, elle a comme l'instinct que sa vision est meilleure, dans les jours sombres, et qu'elle puise au plus fort de la mêlée et de l'adversité une secrète vigueur et que son pouls bat avec un redoublement de puissance. Je la vois dans sa vieillesse, non pas dans un état de décrépitude, mais au contraire rajeunie et toujours convaincue de sa force d'endurance et d'expansion. A cette vue, je m'écrie: "Salut, mère des nations, mère des héros, douée d'une vigueur toujours égale aux besoins de l'heure; toujours la première à concevoir et prompte à appliquer le système qui répond, aux besoins actuels de l'esprit et du cœur de l'humanité".

Mais, bien que nous donnions notre acquiescement à ce magnifique hommage rendu à un grand peuple, nous ne saurions nous dissimuler les graves modifications subies par la carte politique et industrielle du monde, depuis que ces paroles furent prononcées. La merveilleuse expression de la Grande-Bretagne d'outre-mer qui a fait l'empire à la fois plus fort et plus vulnérable; l'avènement d'une nation moderne au rang de puissance navale et militaire de premier ordre; l'incroyable développement des groupes ethniques, pan-germaniques; voilà autant d'événements qui nécessitent un nouvel examen des puissances mondiales; et quant à nous, citoyens de ce vaste Dominion, de ce pays en plein progrès, nous avons enfin compris que nous ne saurions demeurer plus longtemps spectateurs impassibles, que nous ne saurions plus longtemps différer de prêter notre concours à l'œuvre de l'affermissement des défenses de l'empire contre les ennemis qui pourraient menacer l'intégrité de cet empire.

Abordons d'abord la question de savoir s'il existe, oui ou non, un danger réel et imminent; car c'est la réponse à cette question qui détermine, pour ainsi dire, nos vues sur l'attitude que doit prendre aujourd'hui le Canada. La plupart de nos collègues ont sans doute eu le compte rendu textuel des discours prononcés ,en mars 1909, devant le Chambre des communes d'Angleterre, surtout ceux de M. McKenna, le premier lord de l'amirauté, de M. Balfour et de sir Edward Grey. Celui qui a lu ces harangues et attaché à ces graves paroles tout le poids qu'elles méritent ne saurait guère n'en pas conclure que l'empire se trouvait en présence d'un danger imminent et je ne sache pas qu'il soit rien arrivé depuis pour atténuer la gravité de la situation. C'est le 16 mars 1909 que M McKenna prononça son discours, au moment où il faisait connaître à la Chambre le budget de la marine qui atteignait en chiffres ronds $175,000,000. Son discours était la première déclaration officielle, à la suite d'une certaine inquiétude créée dans l'esprit public par les vastes armements résultant du programme naval de l'Allemagne, et à la suite de certaines expressions d'opinion concluant à l'existence d'une défense navale insuffisante de la part de la Grande-Bretagne.

Je cite un ou deux courts extraits ayant rapport à ce débat:

Notre situation insulaire, l'étendue et la disposition de notre empire et la grandeur de notre commerce nous obligent, aussi longtemps que nous pourrons faire ces efforts, à maintenir une marine assez puissante pour protéger nos rivages contre une invasion, notre empire contre des incursions de l'ennemi et notre commerce d'une destruction en temps de guerre.

En exprimant ses craintes au sujet du programme naval de l'Allemagne, il ajouta d'une manière significative:

Nous ne savons pas, contrairement à ce que nous pensions, la rapidité avec laquelle a lieu la construction en Allemagne.

Puis au sujet de la construction des navires de guerre, il déclare ensuite:

Un jour viendra où par un procédé presque automatique, tous les navires d'un type plus ancien que les dreadnoughts, seront mis au rebut.

M. Balfour répondit en ponctuant ses observations d'une manière, comme l'a admis le premier ministre, absolument affranchie de l'esprit de parti et digne de la circonstance. Il déclara:

Nous sommes en présence d'une situation si nouvelle, si dangereuse qu'il nous est très difficile de nous rendre compte de tout ce qu'elle implique.

M. Asquith parla à son tour et exprima l'espoir que le gouvernement serait capable de disposer en 1912 de vingt dreadnoughts, tandis que l'Allemagne n'en aurait que seize.

Le lendemain, dans un article de rédaction, le "Times" a signalé ces discours comme renfermant "des paroles graves et inquiétantes".

Ces discours ont été reproduits dans la presse anglaise du 17 mars. Le 18 mars, il parut dans le "Times" de Londres, une lettre qui, non seulement par sa force et son habileté d'argumentation, mais encore parce qu'elle était écrite par un anti-militariste, un auteur bien connu dans les milieux littéraires et philosophiques, fit com-

prendre la leçon du jour précédent qui pénétra avec une clarté extraordinaire les esprits de l'Angleterre. Je veux parler naturellement de la lettre de M. Frederick Harrison.

M. Harrison commence en disant que ses idées ont pris naissance longtemps avant les discussions récentes et se sont formées à la suite d'une longue et méticuleuse étude de la politique européenne et il explique avec une puissance extraordinaire pourquoi il considère comme vital et de toute nécessité le problème qui se pose devant le pays. Dans une exposition brillante et convaincante, M. Harrison démontre que l'idéal pan-germanique et sa tendance à l'hégémonie était le résultat inévitable de la situation de l'Europe et de l'histoire de l'Allemagne depuis l'apparition de Bismark en 1864. Il s'exprime ainsi:

Le danger d'un conflit réside non pas dans un sentiment hostile du peuple allemand, mais la tendance manifeste de deux des facteurs importants du monde politique—l'influence militaire et les ressources de l'empire allemand en face de l'empire anglais qui s'appuie sur la maîtrise de la mer.

Et il donne en terminant cet avis important:

Si jamais notre empire et notre pouvoir sur mer étaient provoqués, nous comprenons maintenant qu'il n'y aurait pas d'agressions irrégulières dans les mers éloignées, ni dans l'Inde, ni au Sud-africain, ni en Australie—et il aurait pu ajouter au Canada—mais une attaque par un coup droit au cœur de l'empire, sur nos arsenaux, nos ports et la capitale.

Les événements se suivirent rapidement. Le 22 mars, la Nouvelle-Zélande, à son honneur éternel, télégraphia l'offre de prendre à sa charge la construction et l'armement d'un cuirassé de première classe et en offrit un second si la nécessité s'en faisait sentir par la suitie. Le 25 mars, cette offre fut acceptée. Le 29 mars le jour même où un débat mémorable eut lieu dans cette Chambre, M. Balfour proposa un vote de censure contre le gouvernement pour ne pas avoir fait des préparatifs suffisants et bien que le gouvernement ne pouvait pas répondre autrement qu'en déclarant qu'il faisait tous les préparatifs nécessaires, pourtant, sir Edward Grey, un homme d'Etat qui mérite d'une façon exceptionnelle la confiance et le respect du public, se borna à confirmer l'impression générale quant à l'imminence du danger. Nous devons tous être d'accord avec lui quand il dit que si les dépenses extravagantes de l'Europe pour l'armée et la marine continuent dans la proportion où elles se sont accrues récemment, elles engloutiront tôt ou tard la civilisation dont elles sont la satyre et que les espérances et les aspirations des meilleurs citoyens dans les pays les plus importants sont employées à faire des efforts pour trouver quelques moyens d'y mettre un terme. Mais nous devons aussi être d'accord avec sa déclaration très nette, à savoir: qu'abandonner la concurrence serait tomber à une place inférieure et s'il en était ainsi, ajoutait-il:

Nous cesserions de compter pour quelque chose en Europe; nous serions heureux si notre liberté nous était laissée et si nous ne devenions pas les conscrits de quelque plus forte puissance.

En terminant son appel aux partisans du ministère pour qu'ils ne s'opposent pas à un vaste programme naval, il admettait que:

Nou pouvons entrer dans une période plus grave, plus sérieuse, nécessitant un plus grand souci, un plus grand effort que tout ce que nous avons encore connu jusqu'ici.

Il est bien singulier, monsieur l'Orateur, qu'à ce même moment, que ce même soir, vraiment, où ces graves avertissements étaient donnés par un des hommes d'Etat anglais les plus remarquables, le premier ministre de notre Gouvernement ait si peu compris la gravité des circonstances, qu'il ait pu s'exprimer ainsi:

Ne nous dissimulons pas cette circonstance, que la vague qui passe actuellement est faite en partie de colère, d'enthousiasme et de crainte et qu'elle peut avoir pour objectif de la part de quelques-uns, de nous engager à renoncer à notre programme et à contribuer sur-le-champ aux frais du maintien de la marine anglaise. Oui, monsieur l'Orateur, envisageons cette question sous son vrai jour; ne cherchons pas à l'éluder, persuadons-nous bien que ce n'est pas de cette manière que nous avons compris notre devoir dans le passé. Cette question n'est pas neuve; elle nous est familière, elle n'est ni d'aujourd'hui ni d'hier. Je n'irai pas jusqu'à dire qu'elle date de la création, mais elle date du jour de la Confédération, et périodiquement elle revient sur le tapis.

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

Reprise de la séance.

2e LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (bill n° 133), présenté par M. Doherty, tendant à constituer en corporation les administrateurs du fonds de pension de la banque des Marchands du Canada;

Le 2e (bill n° 134), présenté par M. McCarthy, pour faire droit à Hope Eileen Moreland Drinkle.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL DE LA MARINE.

M. MARTIN BURRELL: J'avais exposé cet après-midi, monsieur l'Orateur, que

cette question de la défense navale revêtait deux formes distinctes—la première comporte l'imminence ou la non imminence du danger pour la suprématie navale de l'empire et la deuxième la question particulière de la part attribuée à l'empire et au Canada pour maintenir cette suprématie. Suivant que chaque député estimera le degré d'importance qui s'attache à ces questions particulières, telle sera son attitude à l'égard des propositions du Gouvernement. J'ai aussi cité les paroles d'hommes d'Etat éminents d'Angleterre qui tendaient à faire croire au monde en général et à nous particulièrement au Canada, que la suprématie navale anglaise était sérieusement menacée. J'ai dit encore que si presque tout le monde en était persuadé, que si la Nouvelle-Zélande avait répondu en offrant un cuirassé à l'Angleterre le premier ministre seul était resté absolument impassible. Le très honorable premier ministre a reconnu, il est vrai, autrement qu'il ne l'avait jamais fait auparavant, les obligations du Canada envers l'empire et la nécessité de maintenir la suprématie impériale, bien que ses paroles aient contenu sans nécessité des avis et des précautions pour maintenir notre autonomie. Mais il est évident qu'il n'a pas saisi alors et qu'il n'a pas saisi depuis l'importance vitale du danger immédiat ainsi que la nécessité et le devoir qui en découlaient d'offrir un secours immédiat. L'organe officiel lui-même du parti ministériel, le "Globe", de Toronto, a écrit le 24 mars, que l'inimitié de l'Allemagne et son attitude aggressive étaient visibles. "La guerre est conjurée", dit le "Globe", dans son article de rédaction:

> Mais, en réalité, la guerre suit une marche progressive. Si la mère patrie était engagée dans un conflit mortel, les Canadiens ne pourraient pas traverser l'Océan assez vite pour lui porter secours. Mais nous devons nous souvenir que notre secours est aussi nécessaire maintenant que si une guerre réelle existait au lieu d'une guerre dans la construction des navires. A tous les points de vue, en raison de notre affection pour la terre de nos aïeux, et pour notre intérêt personnel, c'est le devoir du Canada de prendre une décision prompte et pratique.

Chacun voit le danger, à l'exception du premier ministre. De son côté il s'exprime ainsi: "Il ne faut pas que nous nous laissions effarer au point de renoncer au programme sage et mûri que nous nous étions tracé, pour prendre une détermination précipitée, désordonnée, quelque brillant que puisse en être l'effet."

Eh bien! monsieur l'Orateur, si l'offre prompte d'un cuirassé par la petite colonie de la Nouvelle-Zélande, à l'heure où l'Angleterre est en péril, est un spectacle désordonné et à grand effet, grâce soit rendue à Dieu pour un patriotisme aussi théâtral et prions tous pour que nous soyons atteints d'une ardeur aussi belle et aussi grandiose. Et ici, un mot peut être dit au sujet de la résolution adoptée par la Chambre le 29 mars dernier et qui a été si discutée depuis. Le leader de l'opposition a dit avec raison que le consentement unanime du Parlement était tellement à désirer, qu'on ne devait prendre aucun vote pouvant faire croire qu'il existait un désaccord dans un moment pareil.

C'était un sentiment bien digne de la fière attitude toujours prise par l'honorable chef qui dirige la loyale opposition de Sa Majesté. Mais, monsieur l'Orateur, on doit dire aussi que tout en adoptant cette manière de voir, il y avait beaucoup de membres de la Chambre qui désiraient ardemment aller plus loin que cette résolution et faire en sorte qu'un secours pratique immédiat pût être envoyé aussitôt. Je croyais alors et je crois aujourd'hui que le jour viendra où le Canada pourra bien entreprendre de faire quelque œuvre importante en construisant ou en faisant construire dans ses propres ports avec l'abondance de ses propres ressources naturelles quelques bons navires pour grossir la flotte qui protège l'empire, mais je croyais alors comme je le crois plus fermement encore aujourd'hui que l'envoi d'un secours immédiat à l'empire auquel nous sommes si passionnément attachés ne pouvait pas être envoyé de cette manière. Il a été nécessaire de se faire violence pour éviter d'exprimer aussitôt ces sentiments. Mais tandis que nous nous retenions, pour des motifs généreux, il appartenait au Gouvernement et à la presse gouvernementale de chercher à se faire de la réclame politique, à même cette générosité et de nous lier au sens le plus étroit de cette résolution en insinuant bassement au pays que nous sommes d'accord avec le Gouvernement sur sa politique.

Je me suis efforcé de montrer qu'il y avait de fortes raisons de croire que la suprématie navale de l'Angleterre avait été ménacée à ce moment. Les motifs ne sont pas moins puissants aujourd'hui et à cette heure même. Les crédits budgétaires de la marine allemande pour 1910 s'élèvent à 443,000,000 de marcs, les plus élevés dans l'histoire de ce pays, et le gouvernement allemand a décidé, durant les deux semaines écoulées, de faire un emprunt pour exécuter énergiquement et à tout prix l'immense programme qui a été tracé. Il est également étrange que depuis quelques mois l'Angleterre ait été encore avertie en termes impressionnants du danger qui la menace. Dans l'ardeur d'une lutte électorale, les écrits de Robert Blatchford ont été quelque peu reniés par ceux qui avaient des motifs politiques pour agir ainsi. Mais la lettre exacte, rigoureuse, impitoyablement logique dans son arrangement des faits, est allé droit au but et elle y est allée

avec cette force nouvelle provenant ici encore de ce que l'auteur de la lettre, Robert Blatchford, n'était pas un jingo, un fabricant de panique, mais un homme qui avait été toute sa vie un antimilitariste. Le ministre des Postes a prononcé quelques paroles ex-cathedra sur la signification des dernières élections anglaises et s'il s'est exprimé avec aussi peu de contrainte en Angleterre qu'il l'a fait ici, on n'éprouverait aucune difficulté à donner le nom et la demeure de l'auteur inconnu, mais semi-officiel, cité par le " Manchester Guardian " comme exprimant les vues des Canadiens en faveur du parti libéral en Angleterre.

Le ministre des Postes a cru bon, l'autre jour, de faire dans son discours l'affirmation gratuite et puérile que le danger de la guerre avec l'Allemagne n'existait que dans l'imagination des politiciens de parti. "Il a été mis en circulation," a-t-il dit, "par la presse de parti, dirigée en Angleterre par lord Northcliff et a été développé pendant les élections par le socialiste fameux, M. Blatchford." Eh bien! monsieur l'Orateur, le ministre qui semble s'être intéressé d'aussi près aux faits politiques en Angleterre et dont les pérégrinations étaient payées par la population tout entière du Canada, sans considération de question politique, reconnaîtra qu'on doit accorder quelque importance à toutes les paroles prononcées par lord Cromer. Mon honorable ami qui, je l'admets, aurait pu être appelé pendant son séjour en Angleterre un libre échangiste anti-budgétaire, devrait avoir une sympathie particulière pour lord Cromer, car ce grand proconsul est un des lords qui n'ont pas voté pour le rejet du budget et qui a toujours défendu la doctrine du libre-échange. Mais lord Cromer parle avec une autorité particulière sur toutes les questions qui touchent à l'empire et relativement à la sincérité de M, Blatchford, dont le ministre des Postes a parlé si légèrement. Voici ce qu'il disait, à Sheffield, le 18 décembre:

Il serait difficile de trouver deux hommes qui ont des vues plus différentes sur certains sujets que M. Blatchford et moi-même. Mais il y a un terrain commun sur lequel nous nous rencontrons. M. Blatchford mérite d'être écouté sur ce point.

Il est absolument extraordinaire d'entendre un ministre canadien qui a la prétention d'avoir suivi de près les affaires anglaises mettre en doute la bonne foi d'un homme dont toute la carrière et les écrits, que nous soyons de son avis ou non, le dégagent de tout soupçon de défaut arrêté de sincérité. Que ceux qui ont lu avec soin les écrits de M. Blatchford soient laissés juges sur ce point. Je cite un des passages qui termine un de ses articles les plus importants:

Il ne s'agit pas ici d'une question de parti. C'est une question impériale. Que tout commerçant dans l'empire comprenne bien que le fait de ne pas être prêt à la guerre signifie la banqueroute et la panique accompagnées de souffrances telles que ce peuple favorisé n'en a jamais connues.

Si je ne pensais pas cela très sérieusement, je ne le dirais pas. Je ne suis plus jeune. J'ai fait plus que ma part pour défendre des causes impopulaires. J'aimerais vivre tranquillement. J'éprouve de la répugnance à attaquer et à faire de l'opposition à mon propre parti (les socialistes) et à mes propres amis. Mais je n'ai jamais reculé devant mon devoir parce qu'il était désagréable et sans profit et je ne commencerai pas maintenant. L'empire est en danger. Il ne peut pas être sauvé par des paroles; il ne peut être sauvé que par des sacrifices et en se mettant à l'œuvre.

Le premier ministre et le ministre des Postes se sont efforcés tous deux avec peine de montrer que l'empire ne courait aucun danger, précisément parce qu'ils savaient que toute leur politique d'aujourd'hui était et est réellement une feinte et une déception, en présence du danger réel qui menace la suprématie navale de l'Angleterre. Ils ferment délibérément et avec intention leurs yeux par crainte de voir ce que chacun voit. Le ministre des Postes cite les propos de M. Asquith, de M. McKenna et de sir Edward Grey dans les assemblées politiques. Personne ne sait mieux que le ministre, que dans l'ardeur d'une lutte politique, quand le gouvernement est attaqué pour ne pas comprendre l'existence d'un grand danger, il affirmera naturellement que ce danger n'existe pas. Mais dans ce cas nous devons en appeler de Philippe ivre à Philippe sobre. Nous devons tenir compte des paroles graves et sérieuses que j'ai déjà citées. Quant à la voix du peuple, voici comment elle a parlé: le total des votes en faveur des unionistes a été de 3.080,072; celui des libéraux a été de 2.847.893 et les partis libéral et ouvrier réunis l'emportent sur les unionistes par moins de cinq pour cent.

Non seulement tous les votes unionistes sont-ils une preuve de la vérité de l'existence d'un danger pour l'empire, mais il est aussi indubitablement vrai que des milliers de ceux qui appuient le parti libéral ou le parti ouvrier, pour d'autres raisons, admettront et admettent la nécessité urgente d'augmenter la puissance de la défense navale et impériale de l'Angleterre. Je ne vois pas que notre position soit une attaque contre le peuple allemand. Mon très honorable ami a été un grand admirateur de Cobden, l'homme pacifique. En présence de la menace d'un danger de la part d'un autre pays, danger qui n'était pas de moitié aussi sérieux que celui qui existe aujourd'hui, M. Cobden disait en 1861:

Je voterais cent millions de livres plutôt que de permettre à la marine française d'être portée au niveau de la nôtre, car je déclare

que toute tentative de ce genre, sans motif légitime, dénoterait quelques projets dangereux pour notre pays.

Mais si alors il existait des causes d'anxiétés, combien plus grandes ne sont-elles pas aujourd'hui? Je puis dire au ministre des Postes qu'un des généraux les plus importants de Berlin a dit récemment que les sentiments de M. Balfour au sujet d'une menace de la part de l'Allemagne, tout en étant désagréables aux Allemands sont certainement égalés par les déclarations déplaisantes de l'ami du ministre des Postes, M. Lloyd George qui, pour se servir de l'expression du "Tageblatt" de Berlin "nous considère avec mépris comme une race de mangeurs de pain noir, de cheval et de chien".

Le premier ministre et le ministre des Postes n'ont pas seulement témoigné d'une vive sympathie pour les théories libre-échangistes du parti libéral anglais, mais durant le débat ils ont adressé un long appel à leurs amis canadiens-français; en réalité je n'exagère pas en disant que la plus grande partie de leur discours a été consacrée à un appel de ce genre. Le ministre des Postes a dit:

Qui croira que les Anglais soient effrayés par cette soi-disante terreur de l'Allemagne. Je suis d'origine française mais je connais un peu l'histoire d'Angleterre.

A ces collègues d'origine française, permettez-moi de citer les paroles d'un journaliste français, M. Judet, dans un article de l'"Eclair" du 16 janvier. Il considère la situation politique de l'Angleterre d'un autre œil que nos ministres. Reconnaissant qu'une victoire unioniste signifierait une disparition du système de libre-échange et en conséquence une perte financière pour le commerce d'exportation de la France, il ajoute pourtant que les sympathies de la France doivent aller aux conservateurs parce qu'ils luttent pour la supériorité de la marine. Une marine anglaise forte et puissante, dit-il, est absolument essentielle à la France, et les Français ne doivent pas murmurer s'ils sont obligés de la payer au moyen d'un tarif douanier et il conclut en disant que la préférence non déguisée des Allemands pour les libéraux anglais est un bon motif pour que l'appui et la sympathie des Français soient accordés à l'autre parti. Le très honorable premier ministre dont le discours s'est adressé en grande partie à ses compatriotes d'origine française devrait réfléchir à cela.

Le ministre des Postes a débuté avec une résolution méritoire:

J'espère être bref dans les observations que j'ai l'intention de présenter.

Comme Carlyle qui prêchait l'évangile du silence en quarante volumes, le ministre a prêché la brièveté dans un discours de deux heures et trois-quarts. A un moment cela ressemblait singulièrement à un discours du budget avec ces exemples interminables des progrès faits par le pays sous l'administration libérale et cela paraissait encore un discours du budget par suite de ses détails absolument hors de propos.

Il a également traité très en détail la situation de la province de Québec, luttant avec énergie pour convaincre ses compatriotes que la politique du Gouvernement était excellente et il a franchement avoué que son discours était destiné à être distribué dans la province de Québec. Lui aussi ferait bien de peser ce que le peuple français qui est dans une bien meilleure situation que lui pour juger de la tendance des événements, pense et dit des conditions qui existent à l'heure actuelle. L'appréciation saine et raisonnable de notre pays, des possessions d'outre-mer et de l'Angleterre est qu'il existe un état d'affaires critique, que la suprématie navale de l'Angleterre se trouve menacée, et en présence de ce sentiment, nous devons nous demander où nous en sommes?

Le premier ministre ne prétend pas et ne peut pas prétendre que sa proposition pourvoit à l'octroi du moindre secours de la part du Canada si la crise actuelle devenait aigue dans deux, trois, quatre ou cinq ans. Sa déclaration relative à l'époque où la marine canadienne serait prête a été vague et imprécise. Il espère avec confiance que dans cinq ans les navires seront prêts, mais il admet franchement qu'il ignore si des chantiers de construction maritime pourront être établis en un an et si l'on juge par les autres grands travaux que le Gouvernement a entrepris, nous ne sommes pas encouragés à penser qu'ils pourront être installés dans le double du temps mentionné par le premier ministre. Pendant ce temps le choc des armes peut se produire et le Canada sera témoin de ce qui surviendra durant la terrible mêlée, impuissant à porter secours, voyant tout ce que nous estimons être en danger pendant que nous restons les mains liées par la politique à courte vue et absolument incapable, adoptée par le Gouvernement.

On a beaucoup parlé de l'amirauté anglaise et de son intention. Le premier ministre a déclaré, pour appuyer la position qu'il a prise, qu'en raison de la double frontière maritime du Canada, une flotte unique n'était pas désirable actuellement. Cela a été dit à la conférence tenue au mois d'août. Mais le 20 juillet, M. McKenna, le premier lord de l'amirauté, a dit d'une façon très claire et définitive—cinquième partie du rapport de l'amirauté:

De l'avis de l'amirauté, un gouvernement colonial désireux de créer une marine devrait viser à former une flotte unique distincte; et la plus petite flotte est celle qui, susceptible d'être dirigée en temps de paix, peut voir les différentes parties qui la composent utilisées en temps de guerre.

Cette flotte formant unité doit comprendre un cuirassé. Mais le premier ministre dit: Non, nous ne comprendrons pas la partie la plus utile de cette unité—un cuirassé. C'est la vieille histoire, la représentation d'Hamlet, avec le rôle d'Hamlet supprimé à la demande du public.

Le pays n'oubliera pas que l'on ne doit pas faire remonter à l'amirauté la responsabilité de cette affaire. Le premier ministre a dit dans son discours: "Deux projets nous étaient soumis. L'un comportait une flotte de sept navires, l'autre une flotte de onze navires. A la page 26 du rapport de la conférence, on trouve ces paroles significatives:

On a représenté de la part de l'amirauté qu'il serait difficile de donner aucun avis ou de formuler aucun projet sans connaître approximativement la somme d'argent que le Canada serait disposé à dépenser. Les représentants du Canada ont alors proposé deux projets.

L'un de $2,000,000 par an, l'autre de $3,000,000. Dans quelle sorte de position le Gouvernement essaye-t-il de placer l'amirauté? Nul homme d'Etat anglais, nul lord de l'amirauté ne songerait à dire au Canada: "Vous devez faire ceci ou cela". A leur grand honneur, ils souhaitent, ils désirent ardemment que notre aide soit volontaire et réflète l'expression d'un peuple libre. C'est bel et bon pour le ministre des Postes (M. Lemieux) de dire qu'au moment où il était en Angleterre, le prince de Galles appréciait ceci et lord Roberts cela. L'un ou l'autre de ces distingués personnages apprécierait tout ce que le Canada ferait dans l'intérêt de l'empire, que ce soit peu ou beaucoup. Nous n'avons pas besoin de chercher un avantage politique à ce propos. Mais l'amirauté a laissé clairement entendre que "le maximum de puissance serait atteint, si toutes les parties de l'empire contribuaient conformément à leurs besoins et à leurs ressources, à l'entretien de la marine anglaise". Elle a indiqué la nécessité d'un cuirassé. Le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) aime à citer l'Ecriture sainte. Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de lui rappeler que le Seigneur aime celui qui donne de bon cœur. Mais au lieu de donner de bon cœur, le Gouvernement a lutté péniblement pour se rendre compte du peu qu'il pouvait donner. Il est revenu sur la politique exposée en 1902. La politique telle qu'elle a été comprise par le Gouvernement a été une politique de laisser-faire, une politique magistrale d'inactivité, une politique de mots. Il a été obligé de faire quelque chose enfin et ici encore nous avons une preuve frappante de l'énorme différence qui existe entre l'opportunisme et la science d'un gouvernement. Si je voulais citer un noble exemple de politique, je citerais le nom honorable de Lincoln qui

avec une conviction ferme de l'intégrité et de la sagesse de ses propres vues, a pourtant attendu jusqu'à ce que la politique qu'il défendait ait été suffisamment comprise par le peuple pour l'autoriser à mettre à exécution ses propres idées. Quel gouffre immense sépare cette politique de l'opportunisme qui guide l'honorable chef du Gouvernement. Aujourd'hui, lui-même et le ministre des Postes, ainsi que d'autres de leurs partisans, s'arrogent, avec une merveilleuse insolence, le mérite d'avoir envoyé des troupes canadiennes dans le Sud-Africain.

But man, proud man,
Drest in a little brief authority,
Most ignorant of what he's most assured,
His glassy essence like an angry ape,
Plays such fantastic tricks before high heaven
As make the angels weep.

Alors comme aujourd'hui, le Gouvernement était opposé à bouger, il avait de la répugnance à appuyer le sentiment impérial ou à consolider l'entreprise impériale et il n'a remué que lorsqu'il a compris que son inaction ferait que le peuple indigné le balayerait du pouvoir; le peuple aujourd'hui tourné en dérision par le premier ministre et son collègue le ministre des Postes ces "pharisiens de l'impérialisme" et "ultra loyaux"; le peuple tourné en dérision par ces personnages dont la sollicitude pour les institutions britanniques est témoignée par des phrases élégantes et par la volonté nettement exprimée dans l'étroitesse de ce programme naval, de ne pas se ranger immédiatement à côté de l'Angleterre, à l'heure du danger. Il est vrai qu'au point de vue du pouvoir administratif le parti conservateur est actuellement impuissant. Le parti dirigé par le très honorable premier ministre a en mains les rênes du pouvoir. Nous avons l'ardent désir sans en avoir le pouvoir d'aider l'Angleterre et l'empire dans ce moment de détresse. Mais je préfère de beaucoup avoir le désir d'aider sans en avoir la possibilité que d'avoir la possibilité d'aider sans en avoir le désir.

Monsieur l'Orateur, le premier ministre demande: "Quelle serait la situation du Canada et particulièrement de la province de Québec si l'Angleterre devait perdre la suprématie sur l'Océan?" Il le demande à bon droit. Mais en présence d'un danger possible sinon actuel, nous pouvons bien aussi demander: Que fait le Gouvernement pour aider au maintien de cette suprématie? Rien, absolument rien à l'exception de donner un secours d'ici à de nombreuses années. Que fera pour nous cette marine canadienne quand les superbes navires seront définitivement sortis des chantiers? Bien peu d'entre nous auront la hardiesse de se poser en experts navals. Mais il n'est pas besoin d'être expert pour savoir qu'un croiseur non cuirassé du type Bristol est destiné à servir d'éclaireur et est construit

en vue de la vitesse et a été spécialement dessiné en vue d'éviter la poursuite. Si c'est ce qu'on a en vue principalement, d'éviter la poursuite, la perspective n'est pas encourageante.

Le premier ministre et son collègue ont exprimé quelques sentiments pleins de zèle au sujet du devoir qu'ils ont de défendre la Colombie-Anglaise. Il est plaisant de penser qu'ils éprouvent une sollicitude au sujet du bonheur de la Colombie-Anglaise. Jusqu'ici, dans des questions importantes, ils ont témoigné d'un certain mépris pour les meilleurs intérêts de la population de la Colombie-Anglaise. Mais, si malheureusement, dans un jour éloigné, nous devions être en guerre avec le Japon, le Gouvernement est anxieux de nous défendre.

L'honorable premier ministre dit—et ceci est assurément un des côtés comiques du débat—"les circonstances peuvent être telles que nous soyons obligés de suivre l'exemple du Japon, de frapper l'ennemi avant qu'il nous frappe. J'ignore s'il possède des "montagnes de renseignements" sur les difficultés qui l'attendent dans cette tâche. S'il connaît quelque chose de la flotte japonaise, il lui faut une bien large manche pour dissimuler son envie de rire à la seule idée d'un "Bristol" canadien, construit spécialement pour échapper aux poursuites, portant le premier coup à un des nombreux cuirassés de nos amis d'Orient.

Il est possible cependant, comme le faisait remarquer le chef de l'opposition, que le dreadnought de la Nouvelle-Zélande arrive à temps pour nous sauver malgré ce que la situation pourrait avoir d'humiliant pour les Canadiens qui se respectent.

En présence de circonstances critiques, d'un danger imminent, la proposition du Gouvernement est tout à fait insuffisante. La contribution de deux cuirassés, non seulement apporterait un coucours plus efficace à la suprématie maritime de l'Angleterre, mais s'adapterait naturellement à un grand projet de défense navale d'une nature permanente, si le peuple canadien se prononçait en faveur de l'adoption de cette politique.

Rien ne serait plus facile que d'associer le Canada aux destinées de ces deux navires. L'amirauté consentirait sans nul doute, à leur donner des équipages d'officiers et de marins canadiens, quand le Canada serait en état d'en fournir. Ce serait un stimulant pour la fierté nationale si les équipages de ces navires étaient composés conformément à nos désirs. Nous aimerions à en voir un porter le nom de "British-Columbia" et l'honorable premier ministre pourrait, s'il le désire, baptiser l'autre "Québec".

Le Gouvernement peut être certain que la population de la Colombie-Anglaise sera vivement désappointée si, dans toute cette affaire, on ne fait rien de plus effectif que ce qui est proposé aujourd'hui.

Nous n'avons pas la moindre expérience en matière de construction navale, c'est pour nous une entreprise tout à fait nouvelle, et pourquoi irions-nous nous aventurer étourdiment là ou d'autres hésitent à se risquer? L'Allemagne elle-même, et la plupart des nations n'ont pas fait autre chose que ce que demande l'honorable chef de l'opposition—elles ont commandé leurs premiers navires de guerre aux grands chantiers maritimes de l'Angleterre où une longue expérience et des milliers d'ouvriers d'élite sont une garantie que le travail sera bien et rapidement fait.

On a cité l'exemple du Japon, or, le premier navire de guerre de ce pays, une frégate en bois, de 26 canons, fut construite en Hollande, il y a à peine cinquante ans. Mais quand le Japon entreprit sérieusement de créer une marine de guerre, son premier soin fut de fonder une école et de construire des casernes pour former ses équipages; en 1887, lorsqu'il décida d'avoir des cuirassés, le premier navire de cette classe fut lancé sur la Tamise, en Angleterre et les plans en avaient été préparés par sir Edward Reed.

Quoi qu'il en soit, le peuple canadien a le droit absolu d'être consulté sur une question aussi grave et une innovation aussi radicale que l'adoption d'une politique permanente de défense navale.

L'honorable premier ministre dit: En dehors de cette Chambre, cette politique a été ouvertement approuvée par les hommes les plus éclairés du parti". Nous nions cela et nous défions l'honorable premier ministre d'en faire l'expérience. Le Gouvernement sait aussi bien que qui que ce soit qu'il n'a absolument aucune excuse pour engager le pays dans cette aventure sans que les électeurs aient été appelés à se prononcer pour ou contre.

L'honorable ministre des Postes, dans son désir d'étouffer la voix populaire, s'empresse de déclarer qu'un plébiscite est inutile au Canada quand il s'agit de loyalisme, de devoir et de générosité. J'ignore comment la population de Québec, à laquelle ce discours s'adressait plus particulièrement, accueillera cette prétention, mais dans l'Ouest nous n'hésiterons pas à la qualifier d'échappatoire. Faisons-nous preuve de moins de loyalisme, de moins de générosité, accomplissons-nous moins bien notre devoir, si par affection pour la mère patrie, nous puisons dans nos ressources et envoyons deux puissants croiseurs renforcer la flotte anglaise, au lieu de lui faire attendre ce secours pendant cinq ans au moins, et plus probablement pendant dix ou quinze ans? Je ne puis croire que l'honorable ministre des Postes nous serve cet

attrape-nigaud comme un argument sérieux.

Monsieur l'Orateur, je me suis efforcé de démontrer que les circonstances étaient critiques. Les ministres eux-mêmes sont obligés de l'avouer indirectement, et quel remède nous proposent-ils? L'autre jour quelqu'un a demandé carrément au premier ministre ce qu'il entendait faire au cas d'événement soudain ou de circonstance critique, et il répondit: "Nous nous éloignons passablement de la question". Mais un peu plus loin, nous avons sa réponse:

Quant à moi, je n'appréhende aucun péril pour la Grande-Bretagne à l'heure qu'il est. J'ajouterai que si la Grande-Bretagne se trouvai engagée dans une telle lutte une vague d'enthousiasme passerait sur notre pays et sur ses autres possessions.

Cela est vrai, Dieu merci! Mais si notre proposition était adoptée et si dans trois ans l'Angleterre était engagée dans un combat dont l'issue serait la mort ou la vie de l'empire, deux cuirassés canadiens seraient au premier rang, dans la ligne de combat. Avec le projet du Gouvernement, il y aurait une vague d'enthousiasme, mais pas de cuirassés. Même nos "Bristol" ne seraient pas prêts à naviguer sur des vagues quelconques, pas même des vagues d'enthousiasme. Si jamais sonnait cette heure redoutée, nous verrions un autre beau spectacle, car le 29 mars dernier, l'honorable premier ministre disait:

Ce jour, je me plais à l'espérer, ne luira jamais. Mais s'il venait à luire, je me croirais tenu de consacrer ce qui me reste de vie à parcourir le pays pour faire entrer dans l'esprit de mes concitoyens, et surtout de mes compatriotes de la province de Québec, la conviction que le salut de l'Angleterre est le salut de notre propre nation.

Il n'aurait pas besoin de parcourir le pays pour prêcher une pareille croisade. Le Canada sait tout cela; il demande et exige que le gouvernement fasse son devoir et le fasse immédiatement.

Au début de mes remarques j'ai expliqué qu'il y a deux choses à prendre en consideration, en décidant de l'attitude à prendre sur cette question. L'une est le plus ou moins de danger que court la suprématie maritime de l'Angleterre et l'autre, c'est la vaste question de l'empire et le rôle que le Canada est appelé à y jouer. J'ai exposé le premier point, et je consacrerai maintenant quelques instants à développer le second.

Au cours du débat ou a fait un usage libéral des grands mots de patriotisme, de loyalisme de devoir, et si jamais le Parlement canadien a été appelé à discuter une question qui demande à être traitée avec loyalisme et patriotisme, c'est bien celle-ci.

L'honorable premier ministre dit qu'il n'est ni impérialiste ni anti-impérialiste,

mais qu'il est Canadien. Il répugne de parler de soi; je dois dire cependant que, comme des milliers de mes compatriotes, je suis né en Angleterre. Mais, il y a plus d'un quart de siècle, de tous les pays du globe j'ai choisi le Canada pour en faire ma patrie. Pendant vingt-sept ans, dans des conditions diverses, tantôt à l'est, tantôt à l'ouest, j'ai habité le Canada; comme moi, des milliers d'autres se sont efforcés d'interpréter fidèlement les appels que notre patrie commune fait entendre à nos oreilles; ils se sont efforcés de répondre à ces appels par des œuvres pratiques destinées à l'amélioration et au développement de cette grande possession britannique au delà des mers. Nous sommes Canadiens, dans toute l'acception du mot; notre patriotisme n'est pas moins pur, notre dévouement au Canada n'est pas moins sincère que chez ceux dont les yeux se sont ouverts pour la première fois sur des scènes canadiennes et nous pouvons traiter au même titre qu'eux ces grandes questions qui touchent aux droits des citoyens et aux destinées du pays.

Bien que nous soyons passionnément attachés au Canada, bien que nous soyons fiers de la fortifiante opulence qui s'y manifeste, bien que nous ayions une foi inébranlable dans la grandeur de ses destinées nous portons une profonde affection, non seulement à la mère patrie, mais à toutes les nations sœurs, au delà des mers qui perpétuent glorieusement au 20e siècle les institutions britanniques et mettent en pratique le noble idéal inséparable des traditions et de la liberté britanniques.

Etant dans ces dispositions d'esprit nous sentons nécessairement qu'une lourde et grave responsabilité pèse sur nous en ce moment. Nous ne devons pas, nous n'osons pas ne penser qu'à nous. Ce que nous ferons ou ne ferons pas peut avoir une profonde répercussion pour d'autres.

Le Sud-Africain, au début de sa carrière comme état fédéré dans l'empire surveillera avec intérêt la décision que nous allons prendre et c'est pourquoi nous insistons aussi chaleureusement auprès du Gouvernement pour que les mesures qui seront prises dans cette circonstance soient de nature à contribuer à la consolidation de l'empire et non à son démembrement.

On me paraît avoir abusé du mot autonomie. L'honorable premier ministre a péniblement refait l'histoire politique du Canada, et à toutes les pages il nous a fait voir l'autonomie qui apparaît de plus en plus. Un vieux dicton veut qu'on puise dans la Bible ce qu'on y apporte soi-même. A l'un une sentence peut paraître noble et élevée, tandis qu'un autre n'y verra qu'une simple application à une condition politique locale. Il en est de même pour l'histoire. Comme le dit Whately, c'est une chose de vouloir être du côté de la vérité,

et c'en est une autre de vouloir avoir la vérité de son côté. Le premier ministre semble croire que, même à l'heure présente, nous en sommes encore à forcer l'Angleterre à nous concéder l'autonomie, et l'on pourrait logiquement conclure de toute la teneur de son discours, que nos efforts ne devront cesser que lorsque nous aurons obtenu l'autonomie absolue sous forme d'indépendance. L'honorable premier ministre aura la consolation de se dire que dans cet ordre d'idées, il se trouve dans la compagnie d'une ancienne école de penseurs anglais, aujourd'hui disparue, heureusement. Il y a déjà nombre d'années, Cobden écrivait:

Nous sommes deux peuples à toutes fins que de droit et c'est une dangereuse illusion pour les deux parties de travailler à maintenir un lien fictif qui se rompra s'il se trouve jamais en présence de la froide réalité. J'ai porté un certain intérêt à ce projet de confédération, parce que je comprenais que c'était un pas dans la direction d'une séparation à l'amiable. Nous avons reconnu leur droit (des colonies) de guider leur destinée, même au point de proclamer leur indépendance, si elles le jugent à propos, ce que nous savons n'être qu'une question de temps.

L'honorable premier ministre approuve-t-il cette opinion? Personne ne doute que nous pouvons proclamer notre indépendance. Il est de toute évidence que l'Angleterre nous laisse parfaitement libres, mais elle demande notre entière coopération dans l'œuvre de la consolidation de l'empire. La subordination a fait place à la solidarité. La guerre sud-africaine a été la réponse définitive faite à ceux qui partageaient ou partagent encore la doctrine de Cobden. Nous ne voulons pas d'un pays séparé, d'une flotte qui à l'heure du danger pourra prendre ou refuser de prendre la mer, tirer ou refuser de tirer un seul coup de canon, dont les navires pourront arborer, comme ou l'a laissé entendre, un drapeau différent. Nous voulons un seul roi, une seule flotte, un seul drapeau.

J'ai été plus que surpris du raisonnement du ministre des Postes, dans le discours qu'il a prononcé pour appuyer le projet du Gouvernement. Il a dit, entre autres choses:

J'ai ici une liste de pays indépendants, de colonies autonomes dont la population n'excède pas 10,000,000 et qui ont leur propre marine.

Ce qu'il y a de plus significatif dans cette liste, c'est que sur les dix-huit cas cités, on ne trouve pas une seule colonie autonome. Laissant de côté la Chine qui, dit le ministre, songe à se créer une marine, nous avons sur cette liste, dix-sept pays. La Norvège, la Suède, le Danmark, le Portugal, la Hollande et la Grèce sont des monarchies. Examinons le reste de la liste et voyons comment peut s'appliquer à notre cas, l'argument qu'en veut tirer le ministre, argument singulièrement malheureux, et même sinistre. La République Argentine; le Brésil, ci-devant monarchie, constitué en république en 1889; le Chili qui a rejeté le joug de l'Espagne et a proclamé son indépendance en 1818; la Colombie, qui est devenue une république en 1819; Costa-Rica, qui a fait la même chose en 1829; Equateur, érigé en république en 1830; Haïti, qui a proclamé son indépendance en 1804 et dont l'histoire misérable et sanglante est bien connue; le Mexique, qui s'est détaché de l'Espagne en 1811; le Pérou, qui a fait la même chose en 1821; et devenu indépendant en 1857; le Paraguay, San-Domingue, qui a suivi l'exemple en 1844. Où voit-on des colonies autonomes, sur cette liste?

L'honorable ministre des Postes a reproché à l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) de ne pas jouer franc jeu. Que fait-il lui-même? Il faut aussi se rappeler que ces pays, après avoir proclamé leur indépendance, ont fait la triste expérience que la création d'une marine de guerre leur a valu un surcroit d'impôts, le service obligatoire et une marine insuffisante.

L'honorable ministre prétend-il dire que nous devrions rejeter l'allégeance à l'Angleterre à l'exemple de ces pays? Pour nous le mot allégeance n'a pas la même signification que pour eux. Il ne s'agit pas pour nous d'un joug imposé par un pouvoir britannique et que nous subissons en maugréant, mais d'une allégeance loyale et volontaire dont la disparition ne signifierait pas l'indépendance, mais l'absorption finale dans la grande république américaine dont nous admirons l'histoire et l'expansion, mais dont les problèmes ne sont pas les nôtres et dont nous ne nous soucions pas de partager les destinées.

L'honorable premier ministre a payé un juste tribut d'éloges à lord Milner et a cherché à abriter sa politique derrière les paroles de ce grand impérialiste. On a cité de longs extraits des discours de Lord Milner prononcés dans ce pays et que nous connaissons tous. Mon honorable ami a dit:

Lord Milner était au Canada l'automne dernier et vous me permettrez, monsieur l'Orateur, de rappeler à la Chambre l'opinion qu'il a exprimée sur ce sujet.

Puis il cite, entr'autres extraits du discours de lord Milner à Toronto, le suivant:

Il n'est pas question de déplacer les fardeaux, mais de créer de nouveaux centres de force. Pour cette raison, je n'ai jamais été grand défenseur du projet de demander aux états autonomes de participer au maintien de l'armée et de la marine du Royaume-Uni, bien que, comme preuve du sentiment de solidarité qui règne dans l'empire, cette participation soit bien accueillie et précieuse, en attendant qu'on la remplace par quelque chose de mieux. Mais je suis certain que la

forme que prendra définitivement et que devra prendre la coopération impériale dans ce champ d'action, la forme la plus compatible avec la dignité des différents états et la plus propre à assurer leur puissance collective et leur union, sera le développement de leurs moyens de défense respectifs en matériel de guerre et en hommes.

Nous croyons aussi qu'une contribution régulière et périodique en espèces, n'est pas le meilleur moyen de faire notre devoir envers la mère patrie, et l'honorable chef de l'opposition l'a formellement déclaré. Nous croyons aussi que plus tard le Canada devra développer et développera certainement ses propres moyens de défense. Mais permettez-moi de faire une observation: lord Milner n'était pas au Canada l'automne dernier; ce même discours a été prononcé au mois d'octobre 1908 et, par conséquent il ne faut pas perdre de vue que dans le passage cité par l'honorable premier ministre, lord Milner parlait de la politique future et non de l'attitude présente que doit prendre le Canada.

Puisque l'honorable premier ministre se réclame de lord Milner, voyons ce qu'il disait sur cette question, le 20 décembre dernier, à Stockport. Voici ses propres paroles et ceux qui invoquent son témoignage et cherchent à s'abriter derrière son nom feraient bien de les méditer:

La grande position que ce pays occupe dans le monde—position que nos ancêtres nous ont acquise par leur esprit d'entreprise, leurs sacrifices, leur travail et leur courage, bien que nous l'ayons maintenue jusqu'à présent, devient de plus en plus menacée chaque jour. La suprématie incontestée que ce pays exerçait autrefois sur mer, si elle n'a pas disparue, est sérieusement révoquée en doute.

Il est impossible de se méprendre sur l'attitude que prendrait lord Milner, et il n'y a aucun doute qu'il souhaite ardemment que les liens impériaux soient resserrés et non rompus.

L'honorable premier ministre a encore cité un extrait du discours de lord Milner à Vancouver en 1908. Ici encore, il s'agit de notre politique future concernant le défense du pays, et comme mon honorable ami a interrompu sa citation à l'endroit où elle devenait le plus intéressante, je me permettrai de la compléter:

Sans aucune diminution d'autonomie, sans sacrifices exagérés, le Canada peut jouir de tous les avantages de cette haute position, non seulement sur ce continent, mais dans le monde entier, privilège auquel participent toutes les colonies autonomes sous la couronne britannique. Le Canada serait plus grand, de beaucoup plus grand, comme partie, et peut-être un jour partie principale, de ce groupe de nations pacifiques mais puissantes, qu'il ne pourrait jamais devenir isolément.

L'opposition est absolument de cet avis, et c'est pour cette raison qu'elle ne peut approuver une politique basée sur une conception tellement fausse de l'autonomie qu'elle nous forcerait à déclarer que pas un coup de canon ne sera tiré de ces navires, tant que le Gouverneur en conseil n'en aura pas décidé ainsi.

La différence fondamentale entre les questions militaires et les questions de marine sont trop évidentes pour qu'il soit nécessaire de les signaler. Tout le monde sait que dans la guerre entre le Japon et la Turquie, la suprématie sur mer a été décidée dès la première rencontre.

L'attitude prise par le Gouvernement est impossible et répugne aux sentiments de notre population. Les hostilités étant déclarées, du moment que nous nous arrêtons à discuter cette question, nous cessons, en réalité, d'appartenir à l'empire. Nous ne pouvons pas être dans l'empire et en dehors de l'empire. Quant à dire comme un journal libéral très en vue que nous pourrons prêter nos navires à l'Angleterre, en appuyant sur le mot "pourrons," c'est admettre que le point est discutable—une admission malséante et dangereuse.

En terminant cet exposé de ma manière de voir, qui est aussi celle de la grande majorité de mes commettants sur cette importante question, je ne puis que répéter que la proposition soumise par l'honorable député est la seule sage, la seule patriotique, et je suis convaincu que le public l'accueillera ainsi.

Il n'est pas permis de parler légèrement de la guerre et des maux qu'elle entraîne. Le mot de Sherman qui disait "la guerre c'est l'enfer" restera éternellement vrai. Mais il y a une autre sorte de guerre que Burkin décrit ainsi:

Une guerre dans laquelle les instincts naturels de conservation sont sanctifiés par la noblesse des institutions et la pureté des foyers qu'elle est appelée à défendre. Cette guerre, tout homme est tenu de la faire; dans cette guerre tout homme doit s'estimer heureux de mourir et c'est de cette guerre que sont sortis à travers les âges, les plus hautes et les plus saintes vertus de l'humanité.

Nous nous devons à nous-mêmes de contribuer à l'avènement du jour où tous les états de l'empire seront dignement représentés dans le conseil de la défense impériale. Ce sera le meilleur moyen d'assurer la paix universelle, et au moment où il s'agit de jeter les bases de cette défense impériale, il ne faut pas que le Canada soit en arrière des autres possessions britanniques.

Sur cette grave question d'une marine de guerre permanente, si pleine de lourdes conséquences, le devoir du Gouvernement est de consulter le peuple qui est le juge en dernier ressort. Nous ne savons pas où cette politique nous conduira, ni ce qui en résultera. Pour les nations, comme pour les individus l'occasion ne se présente qu'une fois.

Si l'honorable premier ministre ne veut pas soumettre la question à ceux qui l'ont porté au pouvoir, nous pouvons du moins lui dire ce que nous croyons être la vérité. Nous pouvons lui dire que si le peuple était appelé à exercer son droit incontestable de se prononcer, de faire un choix entre le projet du Gouvernement et le projet si patriotique du chef de l'opposition, il n'hésiterait pas un instant à choisir le dernier; il appuierait de ses deniers et de ses ressources une politique tendant à secourir promptement et effectivement une marine qui a été la gardienne de nos libertés dans le passé et qui seule peut les défendre dans l'avenir.

M. MICHAEL CLARK (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, pour un homme qui professe un si souverain mépris des vagues d'enthousiasme, il me semble que l'honorable député de Yale-Cariboo (M. Burrell) a donné, au début de son discours, une importance exagérée à la question de savoir à quel moment précis lui et ses amis ont chanté l'hymne national, avec des voix plutôt discordantes, si je me rappelle bien. Je suis habitué à entendre les tories, des deux côtés de l'Atlantique, réclamer le monopole du patriotisme et aujourd'hui, ils semblent vouloir confisquer l'hymne national à leur profit.

Je ne suis pas de ceux qui croient que la puissance et la grandeur durables d'une nation reposent sur ses armements. Le monde est rempli de civilisations évanouies, mais chez toutes, la décadence a d'abord commencé à l'intérieur. La force réelle d'un peuple réside dans la vigueur musculaire et la saine constitution des individus, mais par-dessus tout dans leur culture intellectuelle et leur moralité. Et je dois dire que le peuple canadien—suivant le sage conseil de l'honorable premier ministre—en se tenant en dehors du tourbillon du militarisme européen, loin d'y avoir perdu, n'a eu qu'à s'en féliciter.

Quelqu'un osera-t-il prétendre que le Canada s'est affaibli pour avoir suivi cette ligne de conduite jusqu'à présent? Non. Sans désirer s'ingérer dans les affaires des autres, mais avec la calme détermination de ne pas permettre d'ingérence étrangère, le Canada a vu sa force décuplée parce que ses intentions étaient pures.

Cela étant dit, je dois reconnaître que nous vivons dans un âge pratique et que la résolution du mois de mars dernier resserre la discussion dans des lignes passablement étroites. Elle la borne à un choix entre deux propositions bien définies, puisque—chose regrettable à mon sens—nous serons obligés de prendre un vote sur une question de politique extérieure.

Il serait présomptueux de ma part d'entreprendre de faire un long discours. D'ailleurs je ne crois pas que le pays soit friand de longs discours par les députés, après l'exposition si complète et si claire de la question par l'honorable premier ministre, sur la 2e lecture du bill, et les remarques également complètes de l'honorable chef de l'opposition, lors de la 1re lecture.

Je désire cependant traiter quelques-unes des questions soulevées par les deux honorables députés de la gauche qui ont pris la parole aujourd'hui, et je tiens à déclarer, dès le début, que je partage en grande partie les idées émises par l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro) et l'honorable député de Yale-Cariboo (M. Burrell) concernant les raisons qui doivent guider les membres de cette Chambre dans l'attitude à prendre sur cette question. L'empire est-il en danger? Ce danger est-il immédiat ou non immédiat? comme le demande mon honorable ami (M. Burrell). De la réponse que nous ferons à cette question devra dépendre, en grande partie, l'attitude de ceux d'entre nous qui voudront donner un vote raisonné sur la question. à la clôture du débat.

Mes deux honorables amis croient à l'imminence du péril et basent leur conviction sur le témoignage d'autorités. J'ai été très surpris d'entendre l'honorable député de Yale-Cariboo invoquer une de ces autorités, et attacher autant d'importance aux écrits d'un ci-devant socialiste, M. Robert Blatchford. Mon honorable ami ne me paraît pas être au courant des antécédents de cet écrivain, mais s'il connaît ses écrits antérieurs, il doit savoir que M. Blatchford, quand il était rédacteur du "Clarion", il y a huit ou dix ans, publiait au sujet de l'invasion allemande, des articles exactement semblables à ceux avec lesquels il a cherché à effrayer les électeurs anglais, pendant les dernières élections.

Si c'est sur de semblables autorités que mon honorable ami s'appuie pour dire que le péril allemand est imminent, et si cet écrivain chante le même refrain depuis huit ou dix ans, sans qu'on ait encore rien vu qui ressemble à une aggression de l'Allemagne, j'avoue que mes facultés de raisonnement sont telles qu'elles ne me permettent pas de me sentir pris de panique aux écrits de M. Robert Blatchford.

Cependant, mes deux honorables amis ont cité d'autres autorités beaucoup plus recommandables. L'honorable député de Grey-nord semble faire grand cas des discours prononcés en présence de nos délégués et ceux des autres possessions britanniques, à l'occasion du congrès des journalistes, tenu à Londres l'été dernier. J'ai écouté attentivement les extraits de ces discours cités par mon honorable ami, et autant que j'ai pu m'en rendre compte, l'intention de ces orateurs ne me paraît pas avoir été de convaincre nos délégués de l'imminence du péril allemand.

Je crois qu'ils ont plutôt cherché à faire accepter par leurs auditeurs une doctrine aussi vieille qu'Adam Smith, savoir, que le

temps est venu où tout le fardeau de la défense de l'empire ne doit plus continuer à peser sur les seules épaules de la mère-patrie. Examinons un peu ces discours. Ils demandent aux journalistes des colonies de regarder à plusieurs années en avant, de préparer l'avenir et M. Balfour a pris grand soin de leur dire qu'il n'y a pas lieu d'être frappés de panique. Mes deux honorables amis ont aussi fait grand cas des déclarations de sir Edward Grey. Je reconnais volontiers qu'ils ne pouvaient pas invoquer le nom d'un homme d'Etat anglais dont les opinions méritent plus de respect que celles de sir Edward Grey. Mais là où mes honorables amis sont en défaut, c'est qu'ils n'ont pas lu les plus récentes déclarations de ce même homme d'Etat. Parlant à Haxham, mon comté natal, presque à la fin des élections, après que sept collègues fussent déclarés en faveur des libéraux et pendant qu'il travaillait à gagner le huitième à son parti, il est revenu sur son discours du mois de mars dernier, cité par mes honorables amis, et voici ce qu'il en dit:

Je n'ai pas un mot à retrancher de ce que j'ai dit, au mois de mars dernier, au sujet de la marine et pas un mot que je préférerais n'avoir pas dit. Mais y a-t-il quelque chose à ajouter? Oui il y a ceci à ajouter que durant l'année le Gouvernement a donné des ordres pour la construction immédiate des navires nécessaires pour maintenir notre position maritime. Au mois de mars le Gouvernement disait que cela devrait peut-être être fait; aujourd'hui il est en état de dire que cela a été fait.

C'est un membre du cabinet qui parle ainsi, et permettez-moi de faire observer que je n'entends pas borner mes citations à ce qui a été dit avant la dernière élection générale. J'ai été surpris de voir l'honorable chef de l'opposition faire cette réserve, car elle est de nature à faire croire qu'aucun des hommes en vue d'Angleterre, n'est parfaitement sincère en temps d'élection. Je ne l'admets pas. Je crois pouvoir donner la **preuve de la sincérité** de certains candidats **dans la dernière** élection, et tout en pouvant concéder que M. Robert Blatchford est sincère, je crois qu'il ne faut pas trop accorder d'importance à ce qu'il dit.

Mais quand M. Lloyd-George, le chef principal de ce parti aux dernières élections, et qui continuera à figurer au premier rang dans la vie politique de l'Angleterre au cours des années à venir, parlait de cette panique qui ressemblait à d'autres secousses qui avaient ébranlé l'Angleterre, comme étant le résultat de clameurs soulevées à dessein de danger national, je sais que nous devrions attacher une certaine importance à ses paroles. M. Asquith, peu après, dans le discours qui sert de base de raisonnement à mes honorables mais, a été jusqu'à dire que les vieilles dames pouvaient reposer tranquillement dans leurs lits, puisque l'empire n'était pas menacé. J'estime que cette description, si on l'applique à ces mannequins qui servent d'épouvantails, est assez forte, et qu'elle vient d'une autorité assez remarquable, qu'elle peut s'appliquer à un pays comme le nôtre qui possède des prairies immenses, dont l'air est pur et serein, et que nos concitoyens bien pensants ne devraient pas attacher trop d'importance aux déclarations de ces pantins. M. Churchill, un autre membre éminent du cabinet britannique—et ce dernier est composé d'hommes qui connaissent parfaitement l'état réel de la marine—a parlé de ces épouvantails du printemps dernier comme étant "des lièvres de mars et des poissons d'avril" qu'on répandrait dans tout le pays pour y créer une panique irraisonnée. Mais avant la fin de la dernière session, au mois de mai dernier, un autre membre éminent du cabinet britannique faisait précisément ce qu'ont fait un grand nombre d'Anglais à certains intervalles durant la plus grande partie de l'été dernier—ils échangeaient leurs idées avec leurs compatriotes du grand empire allemand. Le très honorable John Burns, s'adressant à un grand nombre d'unionistes allemands qui visitaient la Grande-Bretagne, leur disait:

Votre visite est opportune. Elle coïncide avec l'insuccès d'une tentative faite en vue de fomenter du malaise entre les deux grandes divisions d'une même race. J'ai vu un certain nombre d'espions arriver en ce pays et en repartir, et jamais je n'ai aperçu un visiteur plus fourbe et moins décent que le dernier. Le voyage de cet individu a duré à peine les neuf jours traditionnels. Ce visiteur n'a entrevu qu'une petite partie de notre population, et je puis dire, sauf de rares exceptions, que cette visite s'est limitée à nos journaux les moins recommandables, à nos politiciens les plus tarés et les moins dignes de foi, et à quelques socialistes qui auraient dû connaître mieux.

C'était employer un langage très sévère mais très précis à l'endroit de cet espion dont l'attitude a servi de base au projet de résolution du mois de mars dernier, attitude, si je ne me trompe, qui constituait l'unique défense de la contre-proposition présentée par le leader de la gauche (M. R. L. Borden), si j'en crois les deux orateurs qui m'ont précédé aujourd'hui.

Mais nous, nous ne dépendons pas de l'autorité britannique en cette affaire. J'ai ici le compte rendu de la conférence de la presse fait par un des journalistes les plus capables du Canada, qui assistait à cette conférence; il est écrit en anglais; il est sous la forme de lettres adressées à son journal lors de ce voyage. Et qu'a-t-il à dire à propos de cet épouvantail dont on menaçait le pays, l'été dernier, lors de cette conférence? Si les discours cités par l'honorable représentant de Grey-nord (M. Mid-

dlebro) avaient la signification qu'il leur donne, assurément celle-ci n'eût pas échappé à ce journaliste.

M. BRADBURY: Qui était ce dernier?

M. CLARKE: M. John Dafoe, le rédacteur du "Free Press", du Manitoba.

Quelques VOIX: Oh!

M. CLARKE: Mes honorables amis sourient à ce nom-là. Je suppose que cela est dû au fait que ce journaliste appartient à un parti politique qu'ils combattent. J'ai dit que c'était un grand journaliste, et si je voulais faire une description exacte de cet homme, je pourrais mentionner le fait que M. John Dafoe a siégé dans tous les comités importants nommés par ces journalistes lors de cette conférence; qu'on me permette de répéter à mes honorables amis que lorsqu'on jouit de l'estime de nos pairs et de nos concitoyens avec lesquels nous travaillons, c'est le plus beau témoignage de notre mérite et de nos vertus. M. Dafoe a dit:

La panique, cela va sans dire, est disparue, laissant derrière elle dans l'esprit des Anglais de toutes les classes, la ferme résolution de ne pas se risquer dans des entreprises de suprême importance comme celle qui se rapporte à la suprématie des mers.

Pourrais-je offrir le témoignage d'un autre journaliste qui a subi les dernières élections? J'estime que, en notre qualité de Canadiens, nous ne pouvons ne pas prêter attention aux journalistes anglais. L'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro) a trouvé à redire à une observation faite par l'honorable directeur des Postes (l'honorable M. Lemieux) qui a prétendu que les dernières élections avaient fait disparaître ce spectre de la guerre; et mon honorable ami de Grey a cité, à ce propos, Portsmouth comme étant un endroit où l'on croyait évidemment à cet épouvantail. A Portsmouth et dans d'autres villes où il existe des chantiers maritimes, ce n'est pas surtout la croyance au patronage si ancienne et si bien connue ici qui affecte une élection. Il est une cure contre cet épouvantail; elle intéresse la population de Portsmouth et de Davenport qui gagne sa vie dans la construction des navires et, cela va sans dire, cette population prête l'oreille à quiconque va la visiter pour lui promettre que la force navale sera augmentée. M. Joe Clark est le correspondant dont je veux parler. Je ne me rappelle pas les noms des journaux qu'il représentait et j'ai lu toutes ses lettres, et ses prévisions de la campagne me semblent indiquer un journaliste à l'esprit souple, et dont les articles revêtent une certaine importance. Il écrivait:

L'épouvantail de la marine disparaîtra probablement. En réalité, il a été presqu'impossible de trouver quelqu'un pour s'effrayer de l'Allemangne, et l'on comprend qu'on ne parlera pas ainsi s'il ne s'agissait d'un pays trop fort pour s'occuper de savoir si une nation voisine se trouverait ou non offensée.

On a parlé de l'attitude de lord Beresford. Ce même journaliste rappelle certaines phrases de lord Beresford, et je dois croire qu'il n'a agi ainsi qu'en se basant sur la meilleure des autorités. Il dit que lord Beresford a déclaré après l'élection, et je crois que ces mots-là indiquent l'importance exacte qu'il attachait à cet épouvantail:

Je ne veux pas faire une question de parti de ce qui se rapporte à la marine, mais c'est ainsi qu'on la discute au parlement.

Assumant ces vues des journalistes qui ont assisté à cette conférence et celles des principaux membres du cabinet britannique je dois dire que je ne vois rien qui nous porte à croire à un danger immédiat de la part de l'Allemagne. J'aimerais citer les paroles de M. Balfour, l'éminent homme d'Etat de l'Angleterre. M. Asquith l'a pris comme cible de ses critiques parce qu'il avait cité l'opinion des hommes d'Etat et des diplomates des secondes puissances européennes. M. Balfour a dit:

Vous trouverez chez eux l'absolue unanimité d'opinion qu'une lutte s'engagera tôt ou tard entre ce pays et l'Allemagne.

Oui, mais M. Balfour était prudent; il connaissait la responsabilité qui incombait naturellement à celui qui pouvait espérer revenir au pouvoir, et entretenir des relations diplomatiques avec l'Allemagne, puisqu'il ajoute immédiatement.

Je ne partage pas l'opinion de ces gens-là.

Donc, tous les membres importants du cabinet britannique, aujourd'hui, ont laissé planer du doute sur le motif et sur la réalité de cet épouvantail du printemps dernier; M. Balfour, chef de l'opposition, partage cette opinion. Mais, tel que je l'ai dit, mes amis se sont contentés surtout de cette opinion en cette affaire.

Monsieur l'Orateur, j'ai d'autres moyens qui me permettent de juger de l'importance de ces paniques qui se produisent de temps à autre chez le peuple anglais. Une petite histoire est une cure splendide dans un grand nombre de cas d'hystérie. Je suis assez vieux, assez âgé, je regrette de le dire, pour me rappeler quand l'expression "jingo" est devenue un mot courant de la politique britannique. En 1878, lord Beaconsfield et le marquis de Salisbury revinrent du congrès de Berlin. Le premier ministre fit alors son fameux discours dans lequel il s'écriait: je vous apporte la paix, oui, la paix avec honneur.

La populace de Londres fut prise de délire et elle alla briser les vitres à la résidence de M. Gladstone. Oui, mais cette

populace ne représentait pas alors l'opinion du peuple anglais, et quinze ou seize mois plus tard, l'Angleterre se trouvait aux prises avec les événements qui ont précédé immédiatement la guerre avec la Russie—c'était de cette dernière qu'avaient peur alors ceux qui avaient eu recours à l'épouvantail—M. Gladstone remporta la victoire avec une majorité de 120 partisans, et l'on oublia, pour le moment, cet épouvantail dont il ne fut plus question, puisque nous n'avons pas eu de guerre depuis ce temps-là. Il y a plus d'un demi-siècle que le peuple anglais fut excité par l'absurde rumeur que les Français construisaient en secret des navires de guerre dans les ports de Toulon et de Cherbourg. Il n'est personne dont l'opinion devrait nous intéresser le plus que ce prophète dont les prédictions se sont réalisées, c'est-à-dire celui qui perçoit en temps voulu la signification des événements. Je l'ai déjà dit, une petite histoire est une cure splendide dans un grand nombre de cas d'hystérie, M. Richard Cobden disait alors:

Il est quelque chose de bien puéril dans ces récentes tentatives qu'on a faites dans le but d'effrayer le pays avec des histoires de préparatifs secrets dans les chantiers maritimes de la France.

Oui, et combien puéril cela nous semble à nous, aujourd'hui, cinquante ans après l'événement, quand nous réfléchissons que depuis ce temps jusqu'à aujourd'hui, s'est développée entre la grande république française et la nation britannique cette entente cordiale qui n'a pas été rompue par le moindre acte belliqueux depuis un demi-siècle.

Il est absurde de redouter une guerre entre l'Allemagne et l'Angleterre, à l'heure qu'il est, vu la force relative des deux peuples et des deux flottes. Je ne puis comprendre qu'on soit "jingo". Il est certain que les marins anglais aujourd'hui comptent pour plus de deux et une fraction si on compare leur nombre à celui des marins allemands. La Grande-Bretagne est également supérieure sous le rapport des navires. Quelle est l'attitude des honorables députés à l'égard des forces navales de l'Angleterre en cas de guerre? Ceux qui ont fait cette charge historique de Balaclave n'ont pas demandé d'être deux fois plus nombreux que leurs ennemis! Je n'ai jamais entendu dire que Nelson et Willington eussent fait une condition *sine qua non* de leurs batailles, d'être à la tête d'une troupe de marins deux fois et demie plus nombreuse que celle de l'ennemi. Je ne puis concevoir qu'on soit "jingo". Les honorables députés ne croiraient-ils plus à la puissance de l'Angleterre?

Ignorent-ils son histoire? Je n'ai jamais pu comprendre la nécessité de rappeler que la Grande-Bretagne est deux fois et demie aussi forte que l'est l'Allemagne, et que si nous redoutons de nous tromper, de tomber dans une crise hystérique, d'accomplir des choses que nous regretterons six mois après alors que sera disparue cette panique insensée nous ferons erreur. Mais j'ai encore plus de foi dans la bonne volonté qui existe entre ces deux peuples. Je dois dire que, tout en estimant qu'un certain nombre de mes compatriotes ont—pour employer l'ancienne phrase américaine—jouer avec la queue du lion allemand, un jeu auquel on se livre régulièrement dans les élections américaines, à l'égard de la Grande-Bretagne elle-même, le peuple allemand doit être félicité d'avoir assisté à ce jeu-là dans le calme et la tranquillité. Les relations commerciales entre les deux pays rendent presque impossible l'idée d'une guerre entre les deux nations. Qu'on me permette de lire ce que John Burns disait sur cette question dans la circonstance dont j'ai parlé :

Sur le terrain de race, de religion, d'idéal et d'aspirations, l'Europe et l'univers entier seraient les plus pauvres, si la guerre se déclarait entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne. L'Allemagne fut le meilleur client de l'Angleterre, et l'on ne trouve aucun marchand bien avisé qui prône l'idée de nuire aveuglement à son meilleur client dans le but de faire prospérer ses affaires. L'Angleterre vend à l'Allemagne pour au delà de £41,000,000 de marchandises, et l'Allemagne expédie en Angleterre pour £57,000,000 de marchandises par année, dont £12,000,000 consistent en aliments, alors que l'empire britannique expédie en Allemagne des marchandises représentant une valeur totale de £90,000,000.

Je ne puis concevoir que les deux nations les plus puissantes du monde aujourd'hui consentent à mettre des entraves au commerce avantageux, qui prend la direction de la mer du Nord, pour se battre à l'instar de deux enfants d'école qui veulent constater qui des deux est le plus fort.

Monsieur l'Orateur, je crois avoir fourni des raisons suffisantes pour entretenir d'autres vues que celles énoncées par les deux honorable gentlemen dont j'ai parlé à propos de l'imminence du péril allemand. Mais il faut envisager la situation telle qu'elle est, qu'il existe ou non un péril, et il y a deux façons de soumettre cette question aux membres de cette Chambre. Je dois dire que j'ai été immensément désappointé lorsque mon honorable ami, le leader de l'opposition (M. R. L. Borden) a présenté sa contre-proposition. Tenant compte du discours qu'il avait prononcé au cours de l'été et même cet automne, j'avais cru qu'il aurait permis que cette question de politique étrangère, question d'une si haute importance, fût adoptée à l'unanimité. Nous savons, cependant, monsieur l'Orateur, que parfois la direction vient d'en bas. Dans la circonstance présente, cette direction se trouvant divisée entre trois prétendants, la conséquence semble devoir être sérieuse.

M. CLARKE.

Je comparerai la situation à un autobus à compartiments. Dans un de ces derniers se trouvaient juchés l'honorable représentant de Digby (M. Jameson) et ceux qui partagent son avis, chantant tous ensemble: "Nous ignorons où nous sommes, mais nous parcourons le pays pour le savoir." Dans le compartiment le plus spacieux de l'autobus se trouvaient la plus grande partie de ceux qui siègent aux côtés du leader de l'opposition, chantant tous, comme cela leur plaisait, le vieux refrain "Jingo".

We don't want to fight,
But, by jingo, if we do,
We've got the men and we've got the ships
And we've got the money too.

Jusqu'au moment où l'honorable député a repris son siège, j'avais cru qu'il se serait trouvé un compartiment pour l'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk), mais il a faussé compagnie par un petit manège de son invention. L'autobus lui-même était conduit, inutile de le dire, par le leader de l'opposition encouragé apparemment par son lieutenant en chef et tout le parti, d'aller le plus vite possible dans le but de donner un corps mieux formé au projet de résolution dont ils étaient également responsables en mars dernier.

Que propose cet amendement, monsieur l'Orateur? Il a pour but d'appliquer immédiatement la politique de l'opposition en proposant de soumettre à l'électorat la politique du gouvernement responsable? Eh! bien, ce serait là éluder la responsabilité ministérielle. Mais, si un referendum est bon pour la politique libérale qui se trouve être celle de la majorité de cette Chambre, assurément le referendum serait également bon pour la politique de la minorité, vu surtout qu'il n'existe pas de grande panique, comme je me suis efforcé de le démontrer. Evidemment, la politique du referendum s'appliquerait à celle qui consiste à fournir des Dreadnought de même qu'à la proposition d'établir une marine canadienne. Il y a une ou deux questions que je voudrais poser relativement au don de ces Dreadnought. Combien de fois nos adversaires proposeront-ils l'adoption de cette politique? Ces Dreadnought doivent-ils constituer la politique définitive du Canada? Est-ce là tout ce que nos adversaires proposent de faire pour sauver l'empire menacé de cet affreux péril auquel il est exposé s'il faut en croire les écrits de M. Robert Blatchford? Dans la négative, et s'il faut fournir des Dreadnought, quand ce don sera-t-il fait? Je veux insister sur ces questions auprès des membres de l'opposition. J'estime qu'il s'en trouvera beaucoup parmi eux qui adopteront mes idées. Je leur demande d'expliquer à la Chambre et au pays comment cette politique sera appliquée. Combien de Dreadnought allons-nous fournir? Je pourrais peut-être aider à répondre à cette question. Nos délégués à la conférence impériale ont aperçu un signe merveilleux au Septentrion l'été dernier.

La flotte britannique se trouvait réunie; 144 vaisseaux de guerre s'étendaient sur une ligne de dix-huit milles de longueur. Le fait sur lequel j'appelle l'attention de mes honorables amis de la gauche, c'est qu'un seul de ces navires de guerre existait il y a douze ans. Nous allons accorder deux autres unités aux 144 vaisseaux qui existent déjà. Ce n'est pas une contribution bien considérable, mais elle est probablement suffisante.

L'opposition a fait de nombreuses questions au Gouvernement, toutes relatives à l'attitude de ce dernier et qui peuvent également s'appliquer à sa propre politique. Que fera l'empire durant la construction de ces vaisseaux de guerre? a-t-on demandé. Tout ce que je puis répondre c'est que si l'empire avec les 144 navires qu'il possède, compte absolument pour son salut sur les deux dreadnoughts de l'opposition, il se trouvera en très mauvaise posture assurément. Mais le point sur lequel je vais insister auprès de mes honorables amis, c'est que cette flotte ne date que de douze ans. On accorde deux dreadnoughts qui coûteraient au Canada environ $25,000,000. Vienne le temps où l'on reconstruira la flotte britannique, il faudra fournir deux autres dreadnoughts. Mais, si longtemps auparavant, M. Robert Blatchford et la presse jaune de l'Angleterre ont la fantaisie de découvrir un péril épouvantable, allons-nous proposer une politique semblable chaque fois que cet épouvantail nous sera montré? Il y a beaucoup à dire à l'appui de l'opinion exprimée par mon honorable ami, le directeur général des Postes, quand il a dit que la presse jaune se trouvait au fond de toute cette politique. J'ai ici à la main un télégramme envoyé le 29 février 1909, par le "Standard", de Londres, à l'"Evening Journal" d'Ottawa. Cette dépêche est ainsi conçue:

Etablissez votre marine. Le reste suivra. Construisez, et votre prétention à exercer votre part d'influence dans la défense impériale ne pourra être ignorée, mais construisez.

J'aimerais savoir si, chaque fois que la presse jaune de la Grande-Bretagne pataugera ainsi, et qu'elle enverra une dépêche semblable à l'"Evening Journal" d'Ottawa, nous accorderons immédiatement deux autres dreadnoughts. A moins de nous séparer complètement de l'empire, nous n'allons pas nous contenter de ces deux dreadnoughts. Il nous faudra en contribuer deux autres encore dans huit ou dix ans alors que les navires actuels de la marine britannique seront devenus inutiles; il faudra les remplacer. Mais durant ce temps on n'aura pas appris à un seul Canadien

comment prendre la mer sans être malade; on n'aura pas enseigné à un seul jeune Canadien comment marcher sur les ponts; nous resterons un peuple de marins d'eau douce—voilà la conclusion logique de la politique de l'opposition. Comparons-la à celle proposée par le Gouvernement. La panique d'un côté, ce qui nous concerne, c'est non pas le don de dreadnoughts, non pas une politique aussi insensée que celle-là, non, mais ce qui nous concerne, c'est le développement raisonné du Canada comme partie de l'empire. Maintenant quels sont les mérites du plan suggéré par le Gouvernement? Je les résumerai en une couple de phrases. D'abord, ce plan vaut, au moins, en cas d'urgence, celui proposé par l'opposition, parce que, s'il surgissait une guerre avec l'Allemagne la semaine prochaine, il est évident que les deniers que nous enverrions pour construire des Dreadnoughts ne pourraient servir en temps opportun. Donc, en ce qui concerne l'urgence, ce seul plan est aussi bon ou aussi méchant que l'autre. Si cette urgence se produit tout-à-coup en Angleterre, nous nous trouverions, certes, en aussi bonne posture, que si nous adoptions le projet suggéré par la gauche, ou tout aussi bien que nous l'avons été à aucune période de l'histoire de la Grande-Bretagne. Mais je voudrais répondre à l'honorable leader de l'opposition jusqu'au point de dire que la seule objection qu'il a soulevée contre l'attitude du Gouvernement s'applique à son cas: ce plan va trop loin, ou il ne va pas assez loin.

Quant à moi, si l'empire se trouvait réellement en péril, je ne crois pas que les Canadiens se contenteraient du don d'une couple de dreadnoughts. Le véritable actif que possède l'empire au Canada, c'est sa connaissance du fait que derrière lui, si le pire se produisait, il pourrait compter sur les ressources matérielles et morales de notre population; et cela vaudrait mieux que le don d'une couple de dreadnoughts. En cas de nécessité, c'est cette connaissance-là qui suffira à la Grande-Bretagne. J'ai de jeunes garçons qui peuvent porter assez bien le mousquet, et si la mère patrie se trouvait réellement exposée au danger par un ennemi, mes enfants ainsi que d'autres jeunes gens de l'Ouest s'enrôleraient quand même, et quant à moi, il me faudrait m'attacher pour ne pas portir. "Fournissez deux dreadnoughts", ai-je entendu dire par des petits Anglais d'Angleterre, et je crois avoir découvert le même sentiment chez quelques jeunes Canadiens du Canada.

Non seulement le plan du Gouvernement vaut au moins, en cas d'urgence, celui suggéré par l'opposition, mais il garantit l'autonomie du Canada. Déguisez ce plan à votre volonté, vous ferez disparaître notre autonomie, et si vous répétez votre contribution de temps à autre, celle-ci équivaudra

l'impôt. Si on ne répète pas cette contribution, on ne sera pas un véritable Canadien. Déguisez ce projet comme vous l'entendrez, il n'en constituera pas moins une contribution directe de dreadnoughts équivalant à l'impôt sans représentation. Mais mon honorable ami, le chef de l'opposition, oubliant son projet de résolution du mois de mars dernier, projet qui était le sien propre autant que celui du premier ministre, a agi d'une façon dont il n'était pas coutumier, mais ce que font très souvent les gens qui sont à la veille de commettre une sottise: il a perdu tout contrôle sur lui-même, pour faire une charge à fond de train contre le premier ministre qu'il accusait d'avoir employé les deux tiers de son discours à traiter un sujet qui ne se rapportait aucunement au point en discussion.

Monsieur l'Orateur, je ne puis partager cette façon de voir. J'estime que la magnifique argumentation qu'on nous a présentée, l'historique qu'on nous a fait des progrès de la cause de l'autonomie, ainsi que la nécessité de préserver cette autonomie, j'estime, dis-je, que tout cela se rapportait absolument au point en discussion. Quelle est l'histoire des colonies britanniques sous ce rapport? Depuis l'époque qui a marqué le mémoire de lord Durham et l'abrogation des lois relatives à la navigation opérée par lord John Russell, l'attitude de la mère patrie a été marquée au coin du véritable libéralisme anglais; la politique de la métropole a toujours été de créer, non pas tant un empire, qu'une alliance de nations libres, indépendantes sur un grand nombre de questions, mais unies ensemble pour d'autres fins. Voilà l'historique de l'autonomie, et j'aurais cru que nos amis tories en auraient assez de cette politique, s'ils réfléchisssaient à ce qui s'est produit aux Etats-Unis d'Amérique. Ce bon vieux tory, lord North croyait gouverner les colonies de son bureau de Downing Street; il a voulu ce jeu à l'endroit des colonies américaines, et le résultat fut l'indépendance pour nos voisins. Il avait raison, lord Beaconsfield, d'appeler stupide le parti tory, parce qu'il nous parle encore, aujourd'hui, du même impérialisme; il élève encore aujourd'hui une sorte de tour de Babel où se produiront la même confusion et le même chaos qui ont marqué la construction fameuse.

Non seulement le plan ministériel ne diffère pas en cas d'urgence de celui présenté par l'opposition, mais encore, ainsi que je le disais, il ne garantit pas uniquement l'autonomie du Canada, mais il prend naturellement sa place dans le développement national, et il nous assure les cordons de la bourse.

Qu'on me permette de dire, monsieur l'Orateur, que ce point a une grande importance. Mon honorable ami d'Yale-Caribou vient de nous dire que le Seigneur aime

celui qui donne de bon cœur. Parfait, autant vaut qu'il ait cité ce texte pour l'avantage de mon très honorable ami, le premier ministre, parce que je suis certain que ce texte ne produirait pas le même effet sur l'honorable ministre des Finances. " Le Seigneur aime celui qui donne de bon cœur", peut être une excellente maxime dans les entreprises particulières, mais il en serait peut-être autrement si on l'appliquait à ceux qui sont responsables des impôts et de la gouverne du peuple grâce au produit des impôts. Le Seigneur peut aimer celui qui donne de bon cœur, mais je ne crois pas que le contribuable ait la même affection pour l'auteur des impôts. Je dois dire que la résolution du mois de mars dernier n'aurait pas, si on l'eût adoptée, maintenu l'état de choses qui existait pour notre pays, parce que nous étions forcés d'agir par cette résolution. On attribue une grande partie de nos obligations envers l'empire au fait que nous pourrons acquitter nos propres obligations à l'avenir, tout en retirant des avantages de l'aide accordée à de nouvelles entreprises. Si le Canada est appelé à devenir une nation maritime, en enseignant le métier de marin à ceux de nos jeunes gens qui veulent prendre du service dans la marine, on suivrait une partie essentielle d'une juste politique. Je me suis efforcé de traiter cette question sans partisannerie aucune.

Quelques VOIX: Oh! oh!

D'autres VOIX: Ecoutez! écoutez!

M. CLARKE: Eh! bien, si quelqu'un se montre partisan quand il fait voir que ceux qui ont tenté de créer une panique s'appuyaient sur des données fausses, dans ce cas je suis impartisan. Je n'ai traité qu'un côté de la question, mais il arrive que j'ai choisi le bon. Oui, j'ai été un partisan en tant que je n'ai jamais hésité à assumer ma part de loyauté de concert avec les autres membres du parti conservateur. Qu'un député soit canadien français ou canadien anglais, je lui tiens compte d'être un honnête citoyen tout comme je le suis moi-même. Je puis ajouter que le parti conservateur gagnerait grandement à suivre mon exemple sous ce rapport. Je suis étonné d'entendre un membre du parti conservateur mettre en doute la loyauté du très honorable premier ministre du Canada. Je suis étonné parce que, depuis deux générations, les libéraux n'ont cessé d'enseigner au peuple que la véritable gloire de la nation britannique, c'est d'avoir établi des colonies; qu'elle peut recevoir des Français qui deviennent de bons citoyens de cet empire libre si on leur accorde les privilèges auxquels ils ont droit. C'est encore la gloire des hommes d'Etat de l'Angleterre et celle des libéraux britanniques de croire en la liberté pour cimenter ensemble tous les éléments qui composent l'empire, preuve la liberté accordée récemment au Sud-Africain.

Je m'étonne qu'on manque de courtoisie et de foi. Cependant, je me rappelle qu'avant de devenir citoyen du Canada, j'avais l'habitude de lire que lors de ses voyages en Angleterre, le premier ministre a fait preuve de loyauté aux yeux de toutes les classes de la population. Je dis à mes honorables amis, avec toute la déférence due à leurs talents, qu'il s'écoulera des années et des années avant qu'on fasse en Angleterre pareille réception à un autre homme que le très honorable premier ministre lui-même.

Monsieur l'Orateur, si après deux siècles de paix, on revoit la fumée des batailles au lieu de celle plus bienfaisante, certes, des usines et des moulins qui s'est toujours élevée depuis une couple de siècles, et si le sol de cette île sacrée se tint à nouveau de sang humain, d'après tout ce que j'ai vu au Canada, toute la population anglo-saxonne de notre pays s'écrira: A bas les préjugés de races! cri auquel se joindra celui également patriotique et puissant poussé par nos compatriotes canadiens français: Haut les cœurs pour la mère de nos libertés!

M. T. S. SPROULE (Grey-est): Monsieur l'Orateur, je puis dire tout d'abord que je ne me propose pas de traiter bien longuement cette question; mais il est certains points sur lesquels je désire appeler l'attention. J'ai écouté attentivement mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) qui vient de reprendre son siège, et je me proposais de répondre à certains points qu'il aurait pu établir, mais j'ai le regret de dire que la feuille de papier sur laquelle j'avais inscrit des notes est encore blanche comparativement. Bien qu'il ait traité de tout, histoire ancienne, histoire du moyen-âge, histoire moderne, économie politique et même des questions abstraites de gouvernement, et cela durant les quatre cinquièmes du temps qu'a duré son discours, tout cela, à mon avis ne se rapportait que de très loin à la question maintenant soumise à la Chambre. Il a dit en terminant que le peuple canadien était loyal.

Je conviens avec lui qu'il n'y a aucun doute à cet égard: à tout prendre, les Canadiens sont fidèles à leur souverain. Certains particuliers font peut-être exception à la règle; il se peut que certains principes que l'on propage soient susceptibles, dans la pratique, de porter atteinte à cette fidélité; mais je crois que la masse de la population canadienne est profondément attachée à la couronne.

L'honorable député de Red-Deer a terminé ses observations en disant du projet du programme du Gouvernement qu'il a deux mérites: le premier, c'est qu'il vaut tout autant que la proposition formulée par le chef de la gauche (M. R. L. Borden).

C'est confesser que l'amendement déposé par l'honorable chef de l'opposition n'est pas dépourvu de valeur. Au dire de l'honorable député, le projet du Gouvernement n'est pas meilleur, mais vaut pour le moins autant que celui de mon chef. L'autre mérite du projet du Gouvernement, c'est de sauvegarder l'autonomie du Canada. Est-ce à dire que l'amendement ne tend pas au même but? Les observations de l'honorable député ne permettent de tirer aucune autre conclusion naturelle. Il n'est pas un seul membre de la Chambre qui, ayant lu le projet de résolution sans parti pris ou l'ayant examiné avec impartialité, puisse en venir à la conclusion qu'il tend de quelque manière au sacrifice de l'autonomie dont nous jouissons à l'heure actuelle.

L'honorable député a abordé une multitude de sujets, et son discours, à tout prendre, peut se résumer à la réponse que j'ai entendu donner par un très jeune professeur à qui l'on avait demandé s'il pouvait donner une démonstration de chimie limpide et logique. La plus courte et la meilleure que je connaisse, dit-il, est à peu près comme suit:

> You take an effervescent
> And add a deliquescent,
> There will be a precipitation
> That is a conglomeration
> That amounts to a demonstration.

Les conclusions de l'honorable député sont à peu près aussi justes et aussi logiques que cette démonstration.

La première chose qui m'a frappé quand le premier ministre proposa la 2e lecture du projet de loi, c'est que se tournant vers ses partisans, il a déclaré de façon catégorique que le Gouvernement a l'intention de se maintenir ou de tomber avec ce bill. Qu'entendait-il par là? Il ne visait évidemment pas les députés de l'opposition qui, d'ordinaire combattent le Gouvernement; c'était plutôt une menace formulée en termes énergiques à l'adresse de ses propres partisans.

Et pourquoi? Parce que le programme du Gouvernement doit susciter des graves divergences et rencontrer une opposition formidable. Il n'y a pas d'autre conclusion à tirer de là. Elle est juste d'ailleurs, car lui ayant demandé un peu plus tard si la guerre déclarée à l'Angleterre est également déclarée au Canada, il me répondit que c'était évident. Il ajouta qu'en parlant de la sorte il savait affliger profondément ses amis de la province de Québec.

Ces observations du premier ministre étant à l'adresse de ses partisans de Québec, il semble que ces derniers ne constituent pas une masse bien solide; elles ne pouvaient viser les membres de la gauche qui ne peuvent ni maintenir ni écraser le Gouvernement, mais s'ils étaient suffisamment nombreux, ils le chasseraient volontiers du pouvoir.

M. SPROULE.

Le premier ministre a ajouté ensuite qu'il n'existe aucun danger de guerre entre l'Allemagne et l'Angleterre. Pour formuler une telle assertion, il faut qu'il n'ait tenu aucun compte des déclarations calmes et mesurées de sir Edward Grey, de M. Robert McKenna, de M. Asquith, de lord Roberts, de lord Charles Beresford et de tous les hommes publics d'Angleterre qui ont affirmé la nécessité de doter la Grande-Bretagne d'une puissante marine de guerre. A certaine question que je lui ai posée, le ministre des Postes a répondu, il est vrai, qu'il n'était pas au fait du langage tenu par ces différents personnages le printemps dernier, mais qu'il avait entendu discuter la question au cours de la campagne électorale. Quoi qu'il en soit, le premier ministre savait très bien, lui, que des hommes d'Etat anglais ont déclaré que l'empire britannique traverse une crise. Il nous a dit que les libéraux seraient, au besoin, aussi empressés que les conservateurs à voler au secours de la mère patrie; mais comme tout ce qu'il a vu et entendu n'a pu le convaincre que l'empire se trouve menacé, ce serait perdre son temps que de chercher à le convaincre. Selon lui, il n'y a aucun danger, puisque la marine de l'Angleterre représente 2,000,000 de tonneaux de déplacement, tandis que celle de l'Allemagne n'en représente que 890,000. Ceci est fort bien quand on prend les flottes en leur entier; mais si l'on distrait de la flotte anglaise les vaisseaux que l'on considère comme de peu de valeur en tant qu'unités de combat, et qu'on compare ensuite les dreadnoughts des deux nations, la différence est loin d'être aussi marquée.

Que l'Allemagne continue trois ou quatre ans à déployer la même activité dans la construction des dreadnoughts, et que l'Angleterre n'en déploie pas plus qu'elle ne fait depuis un certain nombre d'années, l'Allemagne possédera une marine de guerre aussi puissante que celle de la Grande-Bretagne. Et qui est-ce que cette puissante marine de l'Allemagne peut bien viser si ce n'est l'Angleterre, dont la marine est la seule qui soit comparable à la sienne? L'Angleterre est la seule nation dont la marine de guerre l'emporte sur celle de l'Allemagne, et si cette dernière ne songeait pas à combattre l'Angleterre, elle n'aurait pas d'autre nation avec qui se mesurer sur les mers.

Au dire du premier ministre, c'est faire injure au bon sens que de prétendre que la politique aujourd'hui formulée par le Gouvernement est chose nouvelle; cette politique aurait été clairement exposée au peuple dès 1902. Trois conférences différentes ont eu lieu auxquelles ont pris part des représentants du Canada. A la première, on s'est contenté de décider qu'il en serait tenu une autre trois ans plus tard. La deuxième s'occupa surtout de discuter les

relations de commerce entre les diverses parties de l'empire, et si la question de la défense y fut mentionnée, il ne fut rien formulé à cet égard si ce n'est l'offre des colonies australasiennes de venir en aide à la mère patrie. La conférence de 1902 fut saisie d'un projet de défense navale, et l'un des hauts personnages qui y adressa la parole s'exprima en ces termes:

Sir Wilfrid Laurier m'a informé que le gouvernement de Sa Majesté au Canada songe à l'établissement d'une marine de guerre dans les eaux canadiennes mais qu'il lui est impossible de faire aucune offre d'aide de la nature de celles qui sont mentionnées ci-dessus.

Ce fut tout. Une élection eut lieu en 1904, mais le Gouvernement se garda bien d'énoncer sa politique en matière navale et d'inviter le peuple à la confirmer. Pour moi, je ne l'ai pas entendu discuter nulle part.

Et qu'est-ce que le Gouvernement actuel a accompli en matière de défense navale? Il se fait gloire d'avoir pris à sa charge les frais d'entretien des stations navales d'Esquimalt et d'Halifax, allégeant d'autant le fardeau qui pèse sur la mère patrie; mais quelles dépenses le Canada a-t-il faites pour protéger ces stations au moyen de navires de guerre?

Le Canada est complètement dépourvu de moyens de défense. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a bien dit que nous avons construit un certain nombre de croiseurs pour protéger les pêcheries, établi certains auxiliaires de la navigation, construit le Pacifique-Canadien dans le but de transporter les troupes à travers le continent, et contribué dans cette mesure à la défense de l'empire; mais je ne sache pas qu'à part la prise à notre charge des stations d'Halifax et d'Esquimalt, le Canada ait soulagé l'Angleterre d'une partie quelconque du fardeau que sa marine de guerre a toujours fait peser sur elle.

Quelles que fussent les propositions formulées dans le temps, on disait que les autres colonies tentaient quelque chose. A l'heure où la défense sur mer coûtait 15s. 9d. par tête de la population du Royaume-Uni, 1s. 10d. dans la colonie du Cap, 1s. 0¾d. en Australie, 10s. 9d. au Natal, 6s. 7½d. à Terre-Neuve et 1s. 0¼d. à la Nouvelle-Zélande, le Canada ne contribuait en aucune façon à la défense de l'empire non plus qu'à la sienne propre.

Que se passa-t-il à la conférence de 1907? A peu près rien. On y discuta bien les mesures à prendre, mais il n'y fut pas formulé de projet pratique que l'on soumit ensuite à l'approbation du peuple. De la conférence de 1909 est résulté le programme naval qui nous occupe aujourd'hui. Ce n'est qu'à cette conférence que l'on élabora un projet susceptible d'être compris et approuvé par le peuple. Et cependant, le premier ministre ose dire que la question n'est pas nouvelle, que la population canadienne est très au fait de cette politique et qu'elle l'a approuvée à diverses reprises. A l'élection de 1904, il n'en fut pas question, le Gouvernement ne l'ayant pas encore énoncée. A celle de 1908, le Gouvernement s'abstint encore de faire connaître ses projets en matière de défense navale. J'ai donc raison de dire qu'il s'agit en ce moment d'une politique nouvelle qui n'a jamais été portée à la connaissance de la population du Canada. C'est là une des raisons qui nous font dire qu'avant de se lancer dans une entreprise devant entraîner de si lourdes dépenses et dont les conséquences seront peut-être assez graves pour amener la modification de nos rapports avec la mère patrie, il conviendrait de donner au peuple l'occasion de faire connaître son sentiment sur la question. Et c'est à cela que tend notre projet de résolution.

Je suis contraire à cette politique parce qu'elle implique dès le début de lourdes dépenses dont le chiffre ira toujours grossissant. Au dire du premier ministre, les vaisseaux à construire coûteront à peu près $15,000,000, et leur entretien reviendra à environ $4,000,000 par an. Si, pour juger ce que coûtera la marine on se base sur ce que nous coûte la milice depuis qu'on l'a réorganisée, on en viendra forcément à la conclusion que cette somme de $4,000,000 ne représente même pas la moitié de ce que coûtera chaque année l'entretien de ces vaisseaux de guerre. Comparons cette dépense première à celles que nous faisons pour d'autres objets.

En me reportant au budget de cette année, je constate que nous sommes invités à autoriser les dépenses suivantes pour le prochain exercice: gouvernement civil, $4,587,000; beaux-arts, agriculture et statistique, $1,114,000—c'est à peu près tout ce qu'on accorde aux cultivateurs du Canada, pour chaque dollar que nous dépensons dans l'intérêt du cultivateur canadien nous nous proposons d'en consacrer quinze aux fins de la marine de guerre. Voilà ce qui est proposé par ce bill. Je continue: chemins de fer et canaux, $899,000; travaux publics par tout le pays, $8,104,000; subventions postales et maritimes, $1,860,000; service naval—il doit s'agir des navires chargés de la protection des pêcheries—$855,000; service maritime et fluvial, $1,025,000; phares et service côtier, $2,321,000; subventions aux provinces, $9,117,000; Indiens, $1,368,000. Comparé au chiffre de la dépense que comporte le projet de loi, l'un quelconque de ces chefs de dépense n'est qu'une bagatelle; et c'est dans cette proportion que devront s'accroître les dépenses de notre jeune pays.

Je le répète, pour se rendre compte des conséquences de ce projet de loi, il faut calculer l'inconnu d'après ce que nous savons. La réorganisation de la milice, on le sait, remonte à quelques années à peine.

Cette réorganisation, disait-on, devait être précieuse, elle valait bien le léger surcroît de dépenses qu'elle occasionnait. Nous y avons consenti. Or, qu'est-il arrivé? A l'avénement des libéraux au pouvoir, en 1896, la milice canadienne coûtait $2,193,000. Dix ans plus tard, après qu'on l'eût réorganisée au gré du ministre de la Milice, elle coûtait $5,664,000, et $6,526,000 en 1908, soit trois fois plus qu'en 1896. Si la dépense relative à la milice peut servir de leçon, il est donc certain que la dépense relative au service naval s'accroîtra dans la même proportion sinon davantage; c'est pourquoi je dis que ce projet de loi doit nous inspirer une certaine réserve, tant je crains qu'il soit inutile.

Que l'on me permette de faire voir, par quelques exemples, dans quelle proportion les dépenses relatives à la milice se sont accrues—et les dépenses relatives au service naval s'accroîtront de même. Etablir ce service, c'est se lancer dans le militarisme tant redouté de la population canadienne. Les nations d'Europe ont appris à connaître la signification de ce mot; l'honorable député de Red-Deer (M. M. Clark) n'est pas sans la connaître lui-même. Il n'en est pas moins disposé à soutenir le principe que je lui ai déjà entendu dénoncer en cette Chambre. Voyons quelle est, appliquée à notre milice, la signification du militarisme. En 1896, la troupe permanente du Canada était sous la direction des officiers suivants:

Officiers.	Solde.
1 major-général commandant	$4,000
1 adjudant-général	3,200
1 quartier-maître	3,200
1 inspecteur d'artillerie	2,300
1 chef d'état-major de division	1,800
1 aide-de-camp	1,000
2 commis expéditionnaires de l'intendance	800
Total de 8 officiers à	$16,300

Grâce à la réorganisation effectuée ces années dernières, il sembe qu'il faille, pour obtenir le même résultat, employer le personnel suivant:

Officiers.	Solde
1 chef d'état-major	$ 6,000
1 inspecteur général	6,000
1 directeur général de l'artillerie	4,000
1 quartier-maître	4,000
1 adjudant-général	4,000
1 directeur général du service de santé.	3,400
1 directeur de l'habillement et de l'équipement	3,200
1 sous-directeur des mouvements	2,400
1 chef d'état-major de la mousqueterie	3,200
1 directeur du service de renseignements.	2,165
1 directeur du transport et des approvisionnements	3,200
1 directeur de l'artillerie	3,200
1 directeur du génie	3,200
1 chef d'état-major de division	2,800
1 sous-directeur du service de renseignements	2,400
1 officier d'état-major attaché au service de l'inspecteur général	1,200
1 officier d'état-major du service de renseignements	2,400
3 lieutenants d'état-major	3,600
1 directeur des opérations et des fonctions de l'état-major	3,200
1 officier du bureau des décorations	2,600
1 aide du sous-chef d'état-major de mousqueterie	2,000
1 inspecteur de la fabrication des fusils.	2,800

L'ancien personnel coûtait $16,000 et le nouveau coûte $73,425. En 1896, il suffisait de 8 officiers, tandis qu'il en faut maintenant 23, sans compter la légion de commis attachés au ministère au prix de plusieurs milliers de dollars de plus par année.

Je cite ces chiffres afin de faire voir où cette aventure nous conduira d'ici à quelques années. Au lieu de $16,000, c'est $73,000 que coûte la direction de la milice; je crois même qu'elle coûte aujourd'hui plus de $100,000, et le chiffre de la dépense grossit d'une année à l'autre. La première fois que j'ai traité ce sujet, j'ai dit que c'était le commencement du militarisme; aujourd'hui que nous sommes appelés à examiner le projet de loi relatif au service naval, je le répète encore: on s'engage dans le militarisme que redoute la population du Canada, car la réalisation de ce projet de loi va occasionner une dépense dont le pays ne tirera que bien peu de profit. Ce projet, je le combats parce que je le tiens pour mauvais en son essence même; je le combats parce qu'il ne répond pas aux besoins du moment. Voici, au dire des Anglais eux-mêmes, ce qu'il faudrait pour faire face à la situation présente:

> Si l'on considérait la question de la défense militaire et navale comme un simple problème de stratégie navale...

Et c'est la stratégie navale qui, avec la force qui les appuie, leur assure aujourd'hui l'empire des mers.

> ....on constaterait que les meilleurs résultats que l'on puisse attendre d'un chiffre donné de dépense s'obtiennent par le maintien d'une marine unique assujétie aux mêmes exercices et relevant d'une seule autorité.

Voilà ce qui vaudrait le mieux:

> Par conséquent pour l'avancement du simple idéal stratégique on obtiendrait le maximum de puissance si toutes les parties de l'empire contribuaient, suivant leurs besoins et leurs ressources, au maintien de la marine de guerre de l'Angleterre.

Voilà ce qui donnerait les meilleurs résultats. Si c'est là ce que l'on veut, si l'on désire ajouter à la puissance de la marine britannique, il faudrait faire quelque cas du savoir et de l'opinion des experts anglais. Or, ils nous disent que c'est cela qu'il leur faut; mais le Canada n'y consentira jamais, paraît-il. Contribuer de cette

manière au maintien de la marine anglaise, ce serait, dit-on, s'assujétir au paiement de taxes sans avoir droit à la représentation. C'est possible, mais, en fin de compte, le mal ne serait peut-être pas bien grand, et nous pourrions accorder à l'Angleterre une aide précieuse sans nuire sensiblement à notre pays.

Ayant ainsi fait connaître le sentiment du peuple anglais, je me déclare opposé au projet de loi parce qu'il n'est en aucune façon susceptible de répondre aux besoins du moment. La situation est critique, dit-on; il faut ou y faire face ou ne s'en pas occuper du tout; au train dont vont les choses, la guerre devra éclater d'ici à quelques années. Or, de l'aveu même du premier ministre, il s'écoulera au moins cinq ans avant qu'un seul de nos vaisseaux puisse être mis en armement. Mais il faut au moins quinze ans pour construire une flotte de quelque valeur. Dans l'intervalle, quelle aide prêterons-nous à la flotte de la Grande-Bretagne? Aucune, et cependant le danger est imminent, il faut y faire face.

L'Angleterre a dit: Si les colonies ne veulent pas nous accorder d'aide, force nous sera bien de pourvoir nous-mêmes à la défense de l'empire. Elle a accueilli avec joie et reconnaissance l'offre de dreadnoughts et d'argent que lui ont faite la Nouvelle-Zélande et les états de la fédération australienne. Seul, le Canada n'offrit rien, il resta à l'écart. Je le répète donc, je m'oppose au projet de loi parce qu'il ne répond pas aux besoins de l'heure présente.

Comme plusieurs de mes collègues de la Chambre, sans doute, j'ai remarqué qu'en ces dernières années les esprits les plus éclairés de l'univers ont suggéré aux diverses nations de se réunir en conférence pour aviser aux moyens de restreindre leurs armements sur mer et sur terre, ainsi que le chiffre des dépenses qu'elles font pour rendre ces armements plus formidables. Toutes les nations, sauf l'Allemagne, se sont montrées disposées à agréer la proposition. Tout en faisant mine de lui faire bon accueil, l'Allemagne ne s'est jamais trouvée prête à l'agréer; tandis qu'elle protestait de son désir de restreindre les dépenses relatives à sa marine de guerre, elle continuait à y consacrer chaque année des sommes de plus en plus considérables.

Elle devait avoir un objet en vue; quel était donc cet objet? L'Angleterre, la France, les Etats-Unis, toutes les nations civilisées, l'Allemagne exceptée, étaient prêtes à se réunir en conférence. Mais l'Allemagne continuait à construire des dreadnoughts, elle se préparait à se mesurer sur mer avec l'ennemi éventuel. Si les colonies se portaient aujourd'hui au secours de l'Angleterre en lui offrant de l'argent qu'elle pourrait faire servir à la réalisation des projets mûris de génération en génération par ses experts en matière navale, elle atteindrait le plus tôt possible son maximum de puissance et se trouverait en mesure de tenir tête à l'Allemagne.

Cette dernière pourrait alors juger utile de persister à accroître la puissance de sa marine de guerre, auquel cas elle consentirait peut-être à prendre part à la conférence en question et se résoudre à restreindre les dépenses qu'entraînent ses armées de terre et de mer. De cette façon, le danger se trouverait écarté.

Donner une fois ne signifie pas qu'il faille donner encore. Il s'agirait, dans le cas actuel, d'un don volontaire comme celui que nous avons fait quand nous avons envoyé nos soldats en Afrique australe. Ce ne serait pas la taxation sans représentation, mais un simple don volontaire; et comme il se peut qu'un cas aussi urgent ne se présente pas d'ici à bien des années, nous pourrions économiser des millions et des millions que coûtera nécessairement la marine dont on propose aujourd'hui la création.

Je m'oppose à ce projet de loi parce qu'il ne comporte pas ce que les autorités navales d'Angleterre considèrent comme leur étant le plus utile. Suivant elles, le meilleur moyen de venir en aide à la mère patrie, c'est de lui offrir une unité de marine. Ce sont les dreadnoughts, disent-elles, qui doivent aller au feu, et bien que les vaisseaux de moindre importance puissent être utiles à certains égards, ils n'ont, pour ainsi dire, aucune valeur là où l'on a besoin d'un vaisseau du type "Dreadnought". On ne prend donc pas le moyen de donner à l'Angleterre ce que, au dire de ses experts en matière navale, devraient lui fournir celles de ses colonies qui désirent contribuer de la manière la plus effective à la défense de l'empire.

On prétend qu'ayant pris à notre charge les stations navales d'Esquimalt et d'Halifax, il faudra, si l'on veut les protéger de façon efficace, maintenir une flotte sur l'Atlantique et une autre sur le Pacifique. Mais le Gouvernement n'étant pas en mesure de s'engager dans une telle dépense, il se trouve dans l'impossibilité de fournir la seule unité de combat à laquelle l'Angleterre attribue une grande valeur. Mais on peut faire face aux besoins urgents du moment au moyen d'une contribution en espèces. Voilà pourquoi je suis plutôt en faveur d'une telle contribution qui suffirait peut-être, ainsi que je l'ai déjà dit, de verser une seule fois en un siècle entier.

Enfin, je suis contraire au projet de loi parce que le peuple n'a pas eu l'occasion de faire connaître son sentiment sur la question. Le Gouvernement n'a jamais invité le peuple à se prononcer sur sa politique soit au moyen d'un plébiscite, soit à l'occasion d'une élection générale. Je suis d'avis que l'on ne doit pas s'aventurer dans une telle entreprise sans avoir préalablement

demandé au peuple ce qu'il en pense, et si le Gouvernement n'est pas capable de formuler une politique pour la soumettre au peuple à la prochaine élection générale, c'est que ceux qui le composent ne sont pas des hommes d'Etat comme on en voit dans toutes les parties de l'empire, sauf le Canada. Notre mode de gouvernement, en effet, exige en principe que le cabinet formule sa politique et invite ensuite le peuple à l'approuver.

Sir FREDERICK BORDEN: L'honorable député aimerait-il que la question fût renvoyée jusqu'à la prochaine élection générale?

M. SPROULE: J'aimerais que l'on fît précisément ce que j'ai dit. Pour répondre aux besoins pressants du moment, le Gouvernement devrait verser une contribution en espèces ou fournir des navires de guerre. Il peut se passer bien des années avant que l'occasion se présente d'en faire encore autant. Le Gouvernement pourrait ensuite formuler une politique qu'il soumettrait au peuple soit en décrétant un plébiscite à cet effet, soit en en faisant l'objet de la discussion lors de la prochaine élection générale. Quand cela sera fait, quand la population du Canada aura approuvé les projets du Gouvernement, celui-ci sera autorisé à les mettre à exécution; mais si elles les désapprouve, il lui faudra y renoncer. C'est pour ces raisons que je m'oppose à l'adoption du projet de loi et que j'appuie l'amendement déposé par l'honorable chef de la gauche.

(Sur proposition de sir Frederick Borden, la suite de la discussion est renvoyée à une autre séance.)

Sur proposition de sir Wilfrid Laurier, la Chambre lève sa séance à dix heures trente-cinq du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 10 février 1910.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES DOUANES ET DES PECHERIES.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) demande à déposer un projet de loi (n° 138), modifiant la loi des douanes et des pêcheries.

—Le but de ces modifications est de prescrire la procédure à suivre dans les poursuites pour faire condamner l'armateur d'un navire qui a été saisi, lorsque ces poursuites sont instituées non pas devant la cour d'échiquier mais devant une cour supérieure provinciale. La loi telle qu'elle est présentement permet d'instituer ces poursuites devant la cour d'échiquier ou devant la cour supérieure d'une province, mais dans quelques-unes des provinces, il n'y a pas de règles prescrites pour la conduite de ces procédures dans la cour provinciale, et des inconvénients réels nous entraînent à modifier la loi. Le bill propose de faire disparaître ces inconvénients en prescrivant que dans les cours provinciales où il n'y a pas de règles de procédures établies, celles de la cour d'échiquier devront être suivies.

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

QUESTIONS.

REVENUS DES TERRES FEDERALES DANS L'ALBERTA ET LA SASKATCHEWAN.

M. LAKE demande:

1. Quel a été le montant total du revenu, en argent et en scrip, perçu par les agences des terres fédérales dans chacune des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, respectivement, du 1er juillet 1905 au 31 décembre 1909?

2. Des montants autres que celui ci-dessus mentionné ont-ils été perçus à Winnipeg ou Ottawa, pendant la période précitée, à compte de terres publiques et autres ressources naturelles comprises dans le champ d'opérations desdites agences de terres? Dans l'affirmative, quel a été le chiffre total de ces recettes additionnelles dans chaque province?

L'hon. F. OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Province de l'Alberta, $1,531,275.67; province de la Saskatchewan, $1,939,271.02.

2. Perçu à Ottawa: Province de l'Alberta, $2.181,672.92; province de la Saskatchewan, $470,983.60. Total: province de l'Alberta, $3,712,948.59. Total: province de la Saskatchewan, $2,410,254.62.

COMPENSATIONS A L'ALBERTA ET A LA SASKATCHEWAN POUR TERRES PUBLIQUES.

M. LAKE demande:

Quel est le montant total de la compensation pour terres publiques aux provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta, respectivement, aux termes de l'article 20 des lois de l'Alberta et de la Saskatchewan, depuis le 1er juillet 1905 jusqu'au 31 décembre 1909, faisant la distinction entre le montant payé aux termes des paragraphes 1 et 2 dudit article 20?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances):

Sommes payées en vertu de l'article premier du paragraphe 1 de l'article 20 du chap. 3, des lois de 1905 "la loi d'Alberta".. .. .. $1,687,500 00

Sommes payées à la province d'Alberta en vertu du paragraphe 2 dudit article	421,875 00
	$2,109,375 00
Sommes payées à la province de la Saskatchewan en vertu du paragraphe 1 de l'article 20 du chap. 2, des lois de 1905.."loi de la Saskatchewan"	$1,687,500 00
Sommes payées à la province de la Saskatchewan en vertu du paragraphe 2 du dit article.	421,875 00
	$2,109,375 00

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL. ENTREPRISE DE MM. O'BRIEN, FOWLER ET McDOUGALL.

M. LENNOX demande:

Relativement à l'entreprise adjugée à O'Brien, Fowler et McDougall pour construction sur le Transcontinental national, depuis la borne 1534.04 à la borne 1558.17, à partir de Moncton:

1. A la date du dernier décompte progressif, combien de roc solide, de cailloux, et de sol d'excavation commune, respectivement, avait-on enlevés? Quelle quantité restait-il à enlever?

2. Quel était le taux de paiement, et quelle a été la somme payée pour l'enlèvement des matériaux dans chacune de ces classes, à la date dudit décompte?

3. Quelle était la date de ce décompte, et qui l'a préparé?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

	Vgs. cub.
1. Roc vif	344,377
Roche détachée	331,802
Excavation commune	129,057

Vu qu'on a constaté que la sériation différait de celle qu'on avait calculée en premier, il était possible de donner la quantité de chaque genre de matériaux qu'il faudra enlever avant d'avoir fait faire une estimation spéciale sur le terrain.

2.	Montant payé.
Roc vif, par vg. cube $1 45	—$499,346 93
Roche détachée p. vg. cube 0 55	182,491 10
Excavation commune.. .. 0 25	32,264 25

Les sommes payées sont de 10 pour 100 moindres que les chiffres ci-dessus:

Roc vif..	$449,412 24
Roche détachée..	164,241 99
Excavation commune..	29,037 83

3. Cet état porte la date du 31 décembre 1909; il est divisé en deux parties. Celle des 13 milles à l'est a été calculée par M. Howard Brunlees, assistant ingénieur, et approuvée par F. J. McIntosh, assistant ingénieur de section, et S. R. Poulin, ingénieur de section. La partie qui reste à l'ouest a été calculée par J. A. Rogers, ingénieur dirigeant, et approuvée par H. J. McKenzie, ingénieur divisionnaire, et S. R. Poulin, ingénieur de section.

PASSES VOLEES ET EMPLOYEES SUR L'INTERCOLONIAL.

M. RHODES demande:

1. Le Gouvernement a-t-il été informé que des passes volées auraient, prétend-on, été employées sur la ligne de l'Intercolonial pendant les trois dernières années? Dans l'affirmative, une enquête a-t-elle été faite, par qui, et quel en a été le résultat?

2. Quelles mesures ont été prises pour prévenir le retour de semblable chose?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): En réponse à cette question on me permettra probablement d'expliquer que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a demandé certains documents en rapport avec les passes sur l'Intercolonial. Il n'y a à vrai dire aucun document à ma connaissance, mais je fais préparer un état qui répondra à cette question et à la motion de mon honorable ami de Toronto-nord.

L'hon. M. FOSTER: Aucune correspondance?

L'hon. M. GRAHAM: Non.

NAVIRES POUR LE SERVICE DE LA QUARANTAINE A HALIFAX.

M. CROSBY demande:

Le contrat pour la construction d'un navire pour le service de la quarantaine dans le port de Halifax couvre-t-il le coût de l'expédition du navire de l'Angleterre à Halifax où il doit être livré? Dans la négative, quel sera le coût de l'expédition du lieu de construction à Halifax?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Oui.

PHARE A L'ILE SPENCER (N.-E.).

M. RHODES demande:

1. Quel a été le coût total du phare à l'île Spencer (N.-E.), et a-t-il été construit par voie de contrat ou à la journée?

2. Si c'est par contrat, quels étaient les soumissionnaires et quel était le montant de chaque soumission?

3. Si c'est à la journée, quels montants ont été payés pour la main-d'œuvre, les attelages doubles et les matériaux, respectivement, et quelles étaient les personnes payées à cet effet?

4. Le Gouvernement est-il propriétaire de l'emplacement? Dans l'affirmative, quelle étendue de terrain a été achetée et de qui??

5. Si l'emplacement n'appartient pas au Gouvernement, est-il pris à bail? Quelle étendue de terrain est louée, de qui et à quelles conditions?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. Coût total, $654.65; construit en régie.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Main-d'œuvre, $227.62.

B. McLellan	$ 62 00
M. Morris	43 75
G. Porter	43 75
J. Dunbar	23 62
S. McKeen	41 00
G. Morris	4 50
R. Lambert	4 50
G. Murphy	4 50
	$227 62

Attelages, services gratuits.

Fournitures, $398.03.

C. R. Hoben, lampe	$ 9 50
Longard Bros., balustrade	55 63
Magnus et Lourdes, ventilateur.	19 50
Holland et Kuhn, stores	3 30
Haley Bros., bois	85 69
McAvity et fils, ferronneries	130 85
Walsh Bros., carreaux	26 00
B. McLellan, bois	58 78
	$389 25

4. Le phare fut déposé sur le rivage et aucun emplacement n'a été acheté, ni pris à bail.

5. Répondu sous le n° 4.

BUREAU DE POSTE A DIXON.

M. ARMSTRONG demande:

1. Le bureau de poste de Dixon (Ont.), a-t-il été déplacé il y a à peu près un an? Dans l'affirmative, quelle est la raison de ce déplacement?

2. Le directeur général des Postes a-t-il reçu une pétition le priant de laisser le bureau de poste à l'endroit où il se trouvait? Dans l'affirmative, combien la pétition portait-elle de signatures, et quelle est la distance qui sépare le nouveau local de l'ancien?

3. Combien d'années le bureau de poste avait-il été en activité à l'ancien emplacement?

4. Cet ancien emplacement se trouvait-il à proximité d'une usine et d'une école ainsi que du centre de la circonscription?

5. Le ministère a-t-il en main des déclarations sous serment contestant l'authenticité de la pétition pour le déplacement du bureau de poste?

6. En vue de la pétition du 20 avril 1908, et des déclarations sous serment du 29 mars 1909, le directeur général des Postes va-t-il reconnaître le droit de la population à un bureau de poste situé au centre de la circonscription?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. Oui. Le bureau de poste est devenu vacant pas suite de la démission du directeur. La nomination d'un nouveau titulaire a nécessité le déplacement du bureau même.

2. Il a été reçu des pétitions tant favorables que défavorables au changement. La pétition pour le déplacement porte quelque cinquante-trois signatures; mais on a jugé que l'endroit indiqué n'était pas assez éloigné du bureau de poste de la station de Northfield, et causerait de l'incommodité aux personnes établies à l'ouest de l'emplacement actuel. Le bureau de poste actuel est éloigné d'un tiers de mille de l'ancien emplacement.

3. L'ancien directeur de la poste a été en fonction du mois de juin 1885 au mois d'août 1907.

4. Le département n'a pas de renseignement précis à cet égard.

5. Une déclaration sous serment à cet effet a été reçue de la part d'un M. Simon Bartle. Le déplacement du bureau de poste avait été effectué quelque temps auparavant.

6. Le département a jugé, à la suite d'un examen attentif, que le public en général trouverait plus commode que le bureau de poste fût situé où il est actuellement, et qu'une grande partie de la population du côté de l'ouest serait notablement incommodée s'il fallait le laisser où il était. On ne croit pas opportun, en conséquence, de changer de nouveau la situation du bureau.

PONT SUR LE LAC MUD.

M. G. TAYLOR demande:

1. A-t-il été fait des études ou une estimation, l'année dernière, par quelque employé du département des Travaux publics, quant à la dépense qu'occasionnerait l'établissement d'un pont ou d'une passerelle sur le lac Mud, dans le township de Tay, comté de Simcoe?

2. Si ce travail a été exécuté, quelle dépense a-t-il entraînée, et quels sont les fonctionnaires qui en ont été chargés?

3. S'il a été fait une estimation de la dépense probable, quel chiffre a-t-on fixé?

4. Se propose-t-on de commencer les travaux et à quelle date?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Il n'a pas été fait d'étude ni d'estimation par aucun employé du département des Travaux publics dans le cours de l'année dernière, quant à la dépense qu'entraînerait l'établissement d'un pont ou d'une passerelle sur le lac Mud, comté de Simcoe.

MONNAIE D'OR DETENUE PAR L'ETAT.

M. LENNOX demande:

1. Se trouve-t-il dans la loi du contrôle, ou ailleurs, quelque disposition autorisant, ou obligeant l'auditeur général, ou quelque autre personne ou personnes ne faisant pas partie du bureau ou du personnel du receveur général, à s'assurer, à période fixe, et à faire rapport à la Chambre, des sommes de numéraire d'or qui sont effectivement à telles dates en la possession ou à la disposition du ministre des Finances, ou des divers aides du receveur général.

2. Le ministère se propose-t-il dans le cours de la présente session, par modification de la loi du contrôle ou autrement, de prescrire la vérification à période fixe des quantités de monnaie d'or ou autre tenues en réserve, par

le comptage, le pesage ou autre moyen de détermination qu'en feront l'auditeur général et son personnel ou d'autres fonctionnaires compétents et indépendants?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): La pratique très ancienne du Gouvernement à cet égard a été de faire opérer par les inspecteurs du département des Finances le comptage et le contrôle des espèces entre les mains des aides du receveur général. L'auditeur général n'est pas spécialement appelé à prendre part à cette opération. Cependant, c'est un service qu'il peut être convenablement requis d'exécuter aux termes du paragraphe (j) de l'article 63 de la loi du contrôle et du revenu consolidé. Le ministre des Finances a informé l'auditeur général de son désir de le voir prendre part à l'examen et au comptage, opérations à l'égard desquelles toute facilité lui sera fournie, ainsi qu'à ses employés.

VOIE FERREE CONDUISANT A L'ELEVATEUR DE PORT-COLBORNE.

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Combien a-t-il été dépensé pour la construction de la voie ferrée reliant le chemin de fer du Grand-Tronc à l'élévateur de Port-Colborne?
2. Quelle est l'utilité de cette voie?
3. Depuis quand est-elle terminée, et dans quelle mesure a-t-elle été utilisée?
4. Dans quel état se trouve-t-elle à l'heure qu'il est, et demande-t-elle des réparations? Dans l'affirmative, à combien estime-t-on ces réparations?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. La somme de $34,000 a été dépensée pour la construction d'une voie d'évitement reliant le Grand-Tronc à l'élévateur de Port-Colborne.
2. Elle sert à relier l'élévateur du Gouvernement à la ligne du chemin de fer; toutes les compagnies sont à même d'y relier leurs voies.
3. Les travaux ont été terminés en novembre 1909, et jusqu'à date il y a été remorqué 323,022 boisseaux de grain.
4. Cette voie est en bon état à l'heure qu'il est, mais aurait besoin de 200 verges cubes de plus de ballast. On estime la dépense à $400 à peu près.

L'INONDATION A PARIS.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Avant que les ordres du jour soient appelés, je demande à communiquer à la Chambre un télégramme reçu de sir Francis Bertie, ambassadeur de la Grande-Bretagne à Paris, au sujet d'un crédit de $50,000 voté par notre Parlement en aide aux sinistrés de l'inondation en France. L'argent a été transmis à Son Excellence sir François Bertie, par l'intermédiaire de nos agents financiers, et je viens de recevoir de lui le télégramme suivant:

Paris, 10 février 1910.

Au ministre des Finances,
Ottawa.

En réponse à votre télégramme du 7 février, l'argent a été remis au ministère des Affaires étrangères de France; il me prie de transmettre au parlement canadien l'expression de la profonde gratitude du gouvernement de la République, qui est vivement touché de ce généreux témoignage de sympathie.

BERTIE.

1re LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (n° 136), déposé par M. McColl, relatif au canal maritime de Saint-Clair et de l'Erié;

Le 2e (n° 137), déposé par M. Clark, relatif au canal maritime du chemin de fer Erié-London-Tilsonburg.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. BLAIN: Quand puis-je compter obtenir le dépôt des documents indiqués dans un ordre de la Chambre du 6 décembre, et auquel j'ai fait allusion dans cette enceinte il y a quelques jours: il s'agit des fonctionnaires de l'Etat ayant leur logis dans le bâtiment de la Chambre des communes.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces renseignements doivent être obtenus de plusieurs sources. Je me suis enquis à cet égard avant-hier, et j'espère que demain, ou après-demain, ou lundi prochain nous aurons les renseignements en notre possession.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LA MARINE DE GUERRE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de sir Wilfrid Laurier tendant à la 2e lecture du projet de loi (n° 95), relatif au service de la Marine du Canada, ainsi que sur l'amendement soumis par M. Borden et le sous-amendement de M. Monk.

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): En reprenant le débat sur la motion pour la 2e délibération du projet de loi relatif au service de la marine de guerre du Canada, je crois bon de revenir brièvement sur un débat qui s'est produit en cette Chambre il y a un peu moins d'un an. En ce faisant, j'ai de la difficulté à me persuader que l'opposition d'aujourd'hui soit composée d'à peu près les mêmes hommes qui siégeaient alors dans cette enceinte, et dont quelques-uns au moins ont pris part au débat du mois de mars 1909. L'honorable leader de la gauche et son lieutenant, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) se sont échauffés au cours de cette importante discussion. Même l'honorable représentant de Toronto- nord déposa un projet de résolution qui, modifié subséquemment, fut en définitive unanimement adopté par la dé-

putation. Je ne sache pas qu'aucun membre de l'opposition ait alors exprimé son dissentiment, pas même l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), dont le silence, pour dire le moins, semblait impliquer consentement. On ne saurait dire que le projet de résolution fut adopté avec précipitation. L'honorable représentant de Toronto-nord nous déclara dans cette circonstance qu'il avait rédigé le texte de son projet de résolution avant de quitter Toronto, ou que du moins il l'avait remis au greffier le jour même de la rentrée des Chambres. L'honorable député n'a proposé l'adoption de ce texte qu'un peu plus tard, mais je ne songe aucunement à lui imputer, de ce fait, quelque arrière pensée; je me borne à faire observer qu'il n'y a mis aucune précipitation, qu'il a eu tout le temps nécessaire pour bien peser les termes de ce projet de résolution dont il a saisi la Chambre. Sans plus tarder, je vais donner lecture de ce texte:

Cette Chambre se rend pleinement compte qu'il est du devoir du peuple canadien, au fur et à mesure de l'augmentation du nombre de ses habitants et de sa richesse, d'assumer dans une plus large mesure les charges de la défense du territoire.

La Chambre réaffirme l'opinion exprimée à maintes reprises par les représentants du Canada, que, vu les relations constitutionnelles qui existent actuellement entre la mère patrie et ses possessions autonomes, le paiement d'une contribution fixe au trésor impérial pour des fins navales ou militaires, ne serait pas, en tant qu'il s'agit du Canada, une solution satisfaisante du problème de la défense.

La Chambre a remarqué avec satisfaction le soulagement apporté aux contribuables du Royaume-Uni depuis quelques années, grâce au fait que le peuple canadien s'est chargé de dépenses militaires considérables qui jusqu'alors avaient été payées à même le trésor impérial.

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire ayant pour but de favoriser l'organisation d'un service naval canadien devant coopérer avec la marine impériale et être en relations étroites avec cette marine dans le sens indiqué par l'amirauté lors de la dernière conférence impériale, donnant son entière adhésion à l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la sécurité du commerce, à la sécurité de l'empire et à la paix universelle.

La Chambre exprime sa ferme conviction que si jamais le besoin s'en fait sentir, le peuple canadien sera prêt à faire tous les sacrifices nécessaires pour donner aux autorités impériales sa coopération la plus loyale et la plus cordiale dans tout mouvement en faveur du maintien de l'honneur et de l'intégrité de l'empire.

Je dois appeler l'attention sur le fait que dans cette résolution se trouve le mot "expéditif" "l'organisation expéditive d'un service naval canadien", et que mon honorable ami le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) est celui qui a suggéré qu'un mot de cette nature fût introduit dans la résolution. Il en a réclamé tout le mérite, et

Sir FREDERICK BORDEN.

avec assez de raison, dans les discours qu'il a faits dans diverses parties du Dominion, et au cœur même de l'empire, dans la ville de Londres. Monsieur l'Orateur, quelqu'un pourra-t-il croire un seul instant que les chefs actuels du parti conservateur sont les mêmes qui ont proposé, qui ont approuvé cette résolution, qui ont pris une part active à son adoption et qui se sont vantés de la part active qu'ils avaient prise pour la faire adopter, qui l'ont appuyée dans son entier durant de longs mois après qu'elle eût été adoptée? Mais un changement est survenu dans leur esprit. Il est difficile de comprendre ce qui a pu arriver. Nous savons que le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a fait sa villégiature d'été en Angleterre. Il y a un vieux proverbe qui dit que lorsque le chat est parti les souris dansent. Il semblerait que les souris ont dansé durant l'absence de mon honorable ami en Angleterre, et leur danse semble avoir produit certain résultat. Je vais maintenant lire, afin d'obtenir le contraste avec celle dont je viens de donner lecture, la résolution que le chef de l'opposition a proposée ici le 3 février. Elle est rédigée de la façon suivante:

Que tous les mots après le mot " Que " soient retranchés et remplacés par les suivants:—

" Les propositions du Gouvernement ne sont pas en harmonie avec les recommandations de l'amirauté, et, en raison de ce qu'elles confèrent au Gouvernemnt le pouvoir d'empêcher les forces navales du Canada d'agir conjointement avec celles de l'empire en temps de guerre, elles ne sont pas judicieuses et présentent des dangers.

" Qu'aucun projet de cette nature ne peut être accepté sûrement à moins qu'il n'assure l'unité d'organisation et d'action sans laquelle il ne peut exister de coopération effective dans les efforts communs pour la défense de l'empire.

" Que, tout en rendant nécessaire une dépense considérable pour frais de construction et de maintien, ledit projet n'apportera à l'empire aucune aide immédiate ou efficace, et ne produira aucuns résultats adéquats ou satisfaisants pour le Canada.

" Que l'on ne devrait se lier à aucune entreprise d'un caractère permanent et qui entraînerait des dépenses futures considérables, avant qu'elle ait été soumise au peuple et en ait reçu l'approbation.

" Que, entre temps, le meilleur moyen de satisfaire au devoir immédiat du Canada, et de venir en aide aux nécessités imminentes de l'empire, est de mettre sans délai à la disposition des autorités impériales, à titre de contribution volontaire et loyale de la part du peuple canadien, une somme suffisante pour acheter ou construire deux bâtiments de guerre ou cuirassés du type Dreadnought le plus moderne, laissant à l'amirauté la latitude complète de dépenser cette somme à tels moments et pour telles fins de défense navale qui, à son avis, pourront le mieux contribuer à augmenter la force unie de l'empire, et à en assurer ainsi la paix et la sécurité."

Monsieur l'Orateur, le chef de l'opposition est apparemment enchanté d'entendre

lire sa résolution, beaucoup plus qu'il ne l'était à la lecture de la résolution à la rédaction de laquelle il était si fier d'avoir contribué et qui a été adoptée ici en mars 1909. Je me propose de lire quelques courts extraits afin de rappeler les arguments invoqués en 1909 en faveur de la résolution alors unanimement adoptée. Je commencerai par lire un extrait ou deux du discours de l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden). Parlant du chef du Gouvernement, il disait:

Le très honorable premier ministre nous a parlé des relations du Canada avec l'empire: pour ma part, j'entends comme lui, comme tous mes collègues de la Chambre, que nous restions maîtres de diriger absolument à notre gré les affaires de notre pays, privilège dont nous jouissons depuis des années. Sur ce point je ne crois pas que les deux partis politiques du Canada diffèrent. Il conviendrait peut-être de considérer un instant que la Grande-Bretagne, en laissant le Canada et les autres grandes colonies de l'empire absolument libres de gérer leurs affaires à leur guise, en leur conférant l'autonomie la plus complète, a pris le moyen de resserrer, à un degré où elle n'aurait pas atteint autrement, les liens qui les rattachent à l'empire en général.

Et plus loin:

Je sais aussi qu'en Angleterre le roi, en vertu d'une loi formelle, possède le droit absolu d'opposer son veto à toute loi rendue dans les limites du Royaume-Uni mais que ce que M. Lowell, le nouveau président d'Harvard, appelle la superposition de la coutume à la loi, et que M. Anson, autre autorité en matière de droit constitutionnel, le supplantement de la loi par la coutume, interdit aujourd'hui au parlement anglais, bien que la loi l'y autorise, de modifier l'acte de l'Amérique britannique du Nord, sans l'assentiment du peuple canadien. Nous jouissons donc des pouvoirs les plus étendus en matière d'autonomie, pouvoirs qui nous sont garantis non par la loi écrite, mais par le droit coutumier qui a si largement contribué par le passé à façonner les institutions britanniques et à régler les relations des grandes colonies avec l'empire.

Et il ajoutait:

Inutile de dire du Canada qu'il est une nation, si nous devons chercher à nous soustraire aux responsabilités qui nous incombent en tant que nation. Quelles sont donc ces responsabilités? Chez toutes les nations civilisées de l'univers, on s'accorde à reconnaître que ce sont la défense du territoire et la protection du commerce.

Et cependant, aujourd'hui, le chef de l'opposition renonce à son programme.

Quelques DEPUTES: Non, non.

Sir FREDERICK BORDEN: Il renonce à son programme et il propose d'imposer au peuple canadien une taxe s'élevant à environ $25,000,000, afin d'envoyer des dreadnoughts, il ignore où et pour les mettre tout à fait en dehors du contrôle des contribuables du Canada. Monsieur l'Orateur, voici un autre extrait du discours de l'honorable chef de l'opposition.

Quelques honorables DEPUTES: Lisez tout.

Sir FREDERICK BORDEN: Il est assez rare qu'on ait l'extrême plaisir de citer des extraits qui sont accueillis avec autant de plaisir par tout le monde, des deux côtés de la Chambre. Mes honorables amis de la gauche affectent de se réjouir en entendant les paroles de leur chef et je suis certain que mes honorables amis de la droite seront enchantés de les entendre, bien que nous constations avec peine que l'honorable député a changé d'avis. Espérons qu'il reviendra l'un de ces jours aux saines opinions qu'il partageait en 1909. L'honorable député (M. R. L. Borden) disait encore:

Je suis entièrement d'accord avec mon très honorable ami, le premier ministre, quant à l'aperçu qu'il nous a donné du programme de la défense navale du Canada. D'abord, je suis fermement convaincu que ce qu'il convient de faire à cet égard, c'est de créer des forces navales canadiennes. J'ai une confiance absolue dans cette mesure.

Et cependant, il n'y a plus confiance, car il propose maintenant de prendre dans les goussets du peuple $25,000,000 et de les envoyer là où le peuple canadien n'aura absolument rien à voir, à la façon dont on disposera de ses biens. Puis l'honorable député (M. R. L. Borden) ajoute:

L'autre moyen a été mis à l'essai par l'Australie et la métropole, mais les résultats n'ont pas été satisfaisants à tous les égards. En Grande-Bretagne, on a peut-être trouvé que l'action commune était peu satisfaisante. Celle-ci, en dernière analyse, n'a pas été du goût de la population australienne, parce que la Grande-Bretagne a cru devoir demander à l'Australie d'étendre le champ des opérations de l'escadre jusqu'à la mer de Chine et l'océan Indien. En agrandissant ainsi le champ des opérations, les Australiens comprenaient que la somme qu'ils versaient depuis quelques années ne servirait pas vraiment à procurer à l'Australie toute la protection qu'ils croyaient devoir exiger. Aussi, à l'heure qu'il est, l'Australie a pour politique de se procurer des sous-marins et des torpilleurs qui, en cas de guerre, prêteraient leur concours aux cuirassés de croisière et aux cuirassés d'escadre de la marine anglaise.

Au cours de la discussion, quelqu'un fit observer que la population australienne, en se procurant une pareille flotte, se procurerait une flotte qu'il serait très difficile, même impossible, à l'Angleterre d'envoyer au delà des mers, et qu'en se protégeant elle-même, l'Australie fournissait les meilleurs moyens de défendre l'empire.

Il y a neuf ou dix mois, les sympathies de l'honorable député étaient en faveur de l'Australie, laquelle avait décidé qu'il n'était plus ni populaire, ni opportun de prélever sur son propre peuple de lourdes sommes d'argent pour contribuer à la construction de navires qui ne seraient pas près des rives de l'Australie, mais pourraient se

trouver dans les mers de Chine. Mon honorable ami partageait alors cette opinion; mais aujourd'hui, il désire imposer au peuple du Canada une taxe de $25,000,000, et envoyer des navires loin du Canada, où les Canadiens ne pourraient exercer le moindre contrôle. L'honorable député (M. R. L. Borden) a dit de plus:

Ainsi, à cet égard, je suis d'accord avec le premier ministre. Je crois aussi avec lui que le parlement canadien doit conserver la libre disposition des sommes d'argent destinées à des fins militaires, et qu'en nous chargeant de la défense de nos côtes de concert avec les forces impériales, nous nous rendrions vraiment utiles à la défense de l'empire et nous accomplirions notre devoir à son égard ainsi qu'à celui du Canada.

On voit, par conséquent, que l'honorable député s'est exprimé comme étant parfaitement d'accord avec les opinions exprimées par le premier ministre; de sorte qu'il sera intéressant de voir qu'elles étaient les opinions du premier ministre auxquelles l'honorable chef de l'opposition donnait son adhésion la plus complète, comme il l'a dit et répété dans son discours.

Voici les paroles prononcées par le ministre:

L'empire britannique a été fondé sur les découvertes et la colonisation bien plus que sur la guerre; et partout où il a été fondé dans une partie quelconque du globe, soit par la guerre soit par les découvertes soit par la colonisation, il ne s'est maintenu que du libre consentement des peuples qui reconnaissent aujourd'hui la suprématie britannique.

Aujourd'hui, l'empire britannique se compose d'un groupe de jeunes nations fières de leur allégeance à la couronne britannique et fières aussi de leur propre indépendance. Et bien qu'elles puissent viser un commun objectif, chacune de ces nations s'est réservé le droit et le devoir de développer ses ressources et d'atteindre son but, suivant ses propres lumières et par des moyens de son choix s'adaptant mieux à sa situation spéciale.

Mais, me dira-t-on, la défense, qui est le devoir de toutes les nations, devrait être l'objet d'une commune aspiration. Oui, j'en conviens, mais en même temps les jeunes nations, filles de l'Angleterre, ont voulu, même en matière de défense, conserver dans son intégralité l'autonomie locale, elles ont voulu que chacune abordât l'étude de cette question, suivant ses propres lumières. Nous ne saurions nous dissimuler qu'en ce moment il passe une vague faite de colère, d'enthousiasme et de crainte et qui, dans la pensée et les calculs de quelques-uns, nous forcerait à nous écarter de la voie que nous nous sommes tracée et à prêter de suite notre concours financier à l'entretien de la marine britannique. Eh bien, monsieur l'Orateur, envisageons la question dans sa réalité; ne cherchons pas à l'éluder, et souvenons-nous que ce n'est pas ainsi que, par le passé, nous avons entendu notre devoir.

Et le chef de l'opposition acquiesça à chaque parole prononcée par le premier ministre au cours de cette argumentation. Le premier ministre ajoute:

Cette question n'a pas le mérite de la nouveauté; elle nous est familière; elle ne date ni d'aujourd'hui ni d'hier. Je n'affirme pas qu'elle remonte bien loin dans l'antiquité, mais elle est contemporaine de l'établissement de la Confédération et elle revient périodiquement sur le tapis. Elle s'est présentée sous une forme tangible à la conférence impériale de 1902, devant ceux qui étaient accourus à Londres, de toutes les parties de l'empire britannique, pour conférer avec le gouvernement de la mère patrie. On nous soumit la proposition invitant tous les dominions autonomes de l'empire britannique à prêter leur concours financier à l'armée et à la marine. Les ministres canadiens, participant aux délibérations de la conférence, n'envisagèrent pas ce projet d'un œil favorable. Ils lui firent un respectueux accueil mais déclinèrent de l'accepter; ils présentèrent leur vues sous une autre forme et dirent ce qu'ils étaient prêts à faire en ce qui concerne le Canada. Les vues qu'ils exprimèrent alors furent consignées dans un document qu'on a souvent cité ici mais qu'il serait inutile de citer aujourd'hui.

Ce document, je m'abstiens de le citer, puisque la Chambre le connaît familièrement: j'entends le mémoire placé sous les yeux des membres de la conférence de 1902 par les ministres canadiens.

Voilà, monsieur l'Orateur, les paroles que le chef de l'opposition approuva en mars 1909. Si elles comportent un sens quelconque, c'est que le seul moyen permettant au Canada de consentir avec dignité à aggraver les charges qu'il supportait dejà pour la défense, était l'organisation d'une marine canadienne, mais de telle façon que si le peuple le désirait, le Canada pût coopérer avec la puissante marine impériale.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre prétend-il que le chef de l'opposition, en exprimant ainsi son approbation de l'attitude du premier ministre, approuve le mémoire placé devant la conférence impériale de 1902?

Sir FREDERICK BORDEN: Le premier ministre a affirmé que ce mémoire était sous les yeux du public, depuis 1902, et que pas un seul député, soit de la gauche soit de la droite, n'a jamais exprimé de dissentiment à cet égard.

M. MONK: La résolution de mars dernier tendait à consacrer le projet de défense défini par la conférence impériale de 1907, c'est textuel.

Sir FREDERICK BORDEN: L'honorable député n'a sans doute pas bien saisi la pensée du député de Toronto-nord. Le député de Toronto-nord m'a demandé s'il était convenable, à mon avis, de tenir le chef de l'opposition responsable de ce mémoire, parce que le premier ministre en avait don-

né lecture et que le chef de l'opposition avait approuvé les paroles prononcées par le premier ministre à cet égard; alors je répondis au député de Toronto-nord et je répète que ce mémoire de 1902 est sous les yeux du public depuis sept ans et que personne que je sache, soit dans cette Chambre soit au dehors, n'a jamais exprimé de dissentiment à ce sujet.

M. R. L. BORDEN: Le ministre me permettra bien sans doute d'appeler son attention sur une autre partie de mon discours qu'il a passée sous silence:

Bien que, à mon avis, le système de torpilleurs et de bateaux sous-marins, adopté par l'Australie serait le moyen le plus efficace de venir en aide à la Grande-Bretagne en matière de défense navale, j'admets que le gouvernement canadien devrait obtenir l'avis de l'amirauté britannique et se prêter à la coopération et à la coordination qui conviennent le mieux à l'empire dans son ensemble.

Sir FREDERICK BORDEN: Cette interruption, à mon avis, n'est nullement pertinente à la question. Il s'agissait de la question de l'autonomie, dans ces observations du chef de l'opposition, et je lui ai rendu la justice de citer dans leur intégralité, ses paroles; or, du premier au dernier mot, ses observations comportent qu'il donne sa pleine et entière approbation aux paroles du chef du Gouvernement.

Mais, monsieur l'Orateur, d'autres orateurs ont prononcé des discours dignes d'attention. A l'issue de la session, après le départ du chef de l'opposition, le député de Toronto-nord prouva qu'il avait encore pleinement foi au discours qu'il avait prononcé à Halifax, le 25 août 1909. Dans ce discours—et j'emprunte ce texte au "Herald", d'Halifax, dont il ne saurait révoquer en doute l'orthodoxie—il dit:

C'est la plus importante démarche qu'on ait encore jamais faite au Canada. Nous devons être prêts à nous défendre...

Non pas l'empire britannique, mais nous-mêmes; c'est au Canada qu'il songeait alors. Depuis, il a mis la chose en oubli.

...un magnifique avenir s'ouvre devant le Canada à titre de puissance maritime.

Il pensait alors à l'avenir du Canada, et il formula quelques belles phrases à cet égard. Mais, aujourd'hui, voilà que l'honorable député, identifié qu'il est avec cette mesquine attitude politique que son parti a adoptée, ne voit plus que désastres, ne rêve plus qu'à l'Allemagne et à ses flottes hostiles et pour conjurer ce péril, il faut que le Canada tire de son gousset $25,000,000 pour les expédier loin du pays, et il n'en sera plus jamais question.

M. G. TAYLOR: Il n'y a rien de mesquin en cela.

Sir FREDERICK BORDEN: La crise n'avait pas encore éclaté; il n'existait pas encore de besoin urgent; nul vent ne venait encore rider la surface calme des eaux, et l'honorable député pouvait alors avoir d'autres pensées que celle du péril allemand. Encore une autre observation de l'honorable député:

La création d'une marine canadienne aura pour résultat d'imprimer un nouvel essor à l'industrie de la construction des navires en acier au Canada même, ce qui créera énormément de main-d'œuvre et provoquera un immense développement du pays. Une seule marine pour tout l'empire bien qu'il puisse exister plusieurs flottes; un seul drapeau une seule histoire dans le passé, une seule grande mission.

Au banquet du club du Canada, à Londres, le jour anniversaire de la Confédération, le chef de l'opposition disait:

L'établissement d'une marine canadienne, demandé d'une seule voix par les deux partis, répondrait bien mieux aux besoins que ne le ferait toute offre de dreadnought.

Puis, à son retour et après avoir appris les libertés que s'étaient permises ses collègues en son absence, mais toujours ferme dans ses convictions, il se rend à Halifax où avait péroré son sous-lieutenant et en octobre dernier, il y prononce un discours auquel j'emprunte les paroles suivantes:

Depuis quarante ans, jamais il n'a existé d'objection d'ordre constitutionnel ou autre contre l'établissement d'une marine canadienne, dès que le peuple canadien jugerait bon d'adopter cette mesure. L'état de nation entraîne certaines responsabilités auxquelles nous ne saurions nous soustraire. Un de ces devoirs est celui de défendre nos frontières et de prendre les mesures voulues pour protéger notre commerce et nos routes commerciales.

Tout cela est oublié. Tout se borne maintenant à cette proposition d'une dépense de $25,000,000 en dreadnoughts ou en navires à envoyer à l'extrémité du monde. Le commerce canadien, les routes commerciales, les ports du Canada, tout cela est oublié, dans la crainte accablante de la crise imminente. Il ajoute:

A cet égard, n'est-il pas permis d'espérer qu'un nouvel essor sera imprimé...

C'est le chef de l'opposition qui parle. Il était alors dans son propre comté:

...a l'industrie des constructions navales, au Canada, et il y a longtemps que le besoin de pareil encouragement se fait sentir. Voici l'occasion favorable pour la Nouvelle-Ecosse.

Voilà les paroles qu'il prononçait à Halifax. Qu'a-t-il dit à Toronto? Vers le 1er novembre, il disait dans cette ville:

Ce qui doit nous inspirer et caractériser notre attitude, ce n'est ni l'exaltation ni l'indifférence...

M. R. L. BORDEN: C'est bien cela.

Sir FREDERICK BORDEN : Est-ce l'exaltation qui caractérise aujourd'hui cette attitude?

. . .mais le sentiment grave et constant de nos responsabilités nationales.

M. R. L. BORDEN: Effectivement.

Sir FREDERICK BORDEN: On a sans doute tenté de sérieux efforts pour aplanir les différences qui ont éclaté au sein de l'opposition. Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) fit noblement son devoir en octobre, novembre et décembre. Mais le 12 janvier, bien que, sans doute il n'eût pas encore complètement décidé de prendre une nouvelle orientation, il y songeait évidemment. On lui avait fait des menaces, et dans son discours du 12 janvier 1910, il est évident qu'il délibère sur le parti à prendre. Il y a bien eu tentative d'effectuer un compromis. On rédigea une résolution de portée générale, dont j'ai donné lecture et pour laquelle les députés de la gauche éprouvent un véritable orgueil; mais c'est une complète reculade, c'est un démenti infligé à leurs agissements et à leurs propres paroles.

Des VOIX: Non.

Une VOIX: Retractez-vous.

Sir FREDERICK BORDEN: Quand bien même je le désirerais, je ne saurais faire rétractation. Mais il y a un député ici qu'on n'a pas réussi à retenir au bercail.

Mon honorable ami le chef de l'opposition, le député de Toronto-nord (M. Foster) et mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule), spécialement mon honorable ami de Grey-est, ne pouvaient préparer une résolution assez élastique pour y comprendre l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Il fallut donc que nous eussions une autre résolution à propos de laquelle je n'ennuierai pas longtemps la Chambre, mais je me contenterai de rappeler qu'après le discours de mon honorable ami de Jacques-Cartier, dans lequel il s'est attaqué à la diplomatie anglaise et à tout ce qui était anglais, dans lequel il n'a accordé aucun mérite, pour les libertés dont nous jouissons, aux institutions anglaises qui ont créé les gouvernements parlementaires; après avoir parlé pendant deux heures sur ce ton, mon honorable ami a pensé qu'il se mettrait en règle avec lui-même, en proposant une résolution qui commence par les mots suivants:

Tout en protestant de son inaltérable dévouement à la couronne britannique, cette Chambre. . .

Après que mon honorable ami eût attaqué tout ce qui était anglais, il a pensé qu'il pouvait peut-être se mettre en règle avec les amis de mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule).

Sir FREDERICK BORDEN.

M. SPROULE: Vous y opposez-vous?

Sir FREDERICK BORDEN: Nullement, pas plus que mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule), mais je trouve ce commencement de résolution assez incompatible avec le discours que j'ai entendu.

Mon honorable ami le chef de l'opposition n'a pas cru nécessaire de commencer sa résolution de cette manière, mais l'honorable député de Jacques-Cartier a pensé qu'il devait le faire. Il est bien évident, qu'au cours de ces difficultés, on a espéré, peut-être, que quelques-unes de ces méthodes diaboliques, de ces méthodes spéciales de gouvernement qui servirent à caractériser le parti conservateur dans le bon vieux temps, pourraient se resserrer à cette occasion et qu'un élément de la population de la province de Québec pourrait être maintenu par mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) tandis que les amis de l'honorable député de Grey-est seraient guidés dans la bonne voie par les méthodes du chef de l'opposition.

Mon honorable ami (M. R. L. Borden), et en cela, je ne pense pas qu'il ait parlé sérieusement, a cru devoir faire quelques réflexions sur la loyauté du chef du Gouvernement, en lisant quelques extraits des discours prononcés par mon très honorable ami il y a plusieurs années et où se trouvaient des allusions à l'indépendance et au libre échange avec les Etats-Unis. Mais il est disparu le temps où il était possible autrefois pour le parti conservateur de réunir deux éléments très disparates en tablant sur leurs préjugés, je répète qu'il a disparu le temps où de pareilles méthodes pouvaient être de quelque utilité et c'est dû au dévoûment bien connu ,à la loyauté et au patriotisme inébranlable du très honorable chef du Gouvernement. On peut chercher à railler notre très honorable chef, mais ces railleries sont absolument inoffensives.

Je dis que lorsque le nom de tous ceux qui siègent aujourd'hui dans cette Chambre aura été oublié, celui de Wilfrid Laurier se dressera dans les annales non seulement du Canada mais de l'empire, comme celui d'un homme qui a consacré sa vie au service de son pays et grâce à qui il s'est produit un accord et une meilleure intelligence des devoirs, de la part de ses partisans tout au moins et aujourd'hui il serait impossible de faire naître des dissensions comme on en a si souvent excité dans le passé.

M. MEIGHEN: Puis-je poser une question? Pendant que l'honorable ministre est sur ce sujet, voudrait-il dire si oui ou non il est d'accord avec les sentiments exprimés par le premier ministre en 1892 relativement à l'indépendance?

Sir FREDERICK BORDEN: Je suis généralement d'accord avec les vues de mon

honoré chef et j'ai une confiance absolue en sa direction. Maintenant, monsieur l'Orateur, en présence de la situation de nos amis de l'opposition, du malheur qui les frappe et de leurs divisions politiques intestines—je ne veux pas m'immiscer dans leur administration interne, mais il est évident qu'elle est désorganisée—quand je lis la résolution de l'an dernier à laquelle mon honorable ami le chef de l'opposition et mon honorable ami de Toronto-nord ont pris une part si remarquable et quand je la compare à celle qu'ils demandent à la Chambre d'étudier, je ne puis m'empêcher de penser combien ils sont applicables à la position de ces honorables députés les deux couplets que j'ai lus l'autre jour dans les œuvres de Lowell: ces vers se trouvent dans "La profession de foi du pieux éditeur":

I du believe in bein' this
Or that, ez it may happen
One way or to'other hendiest is
To ketch the people nappin';
It ain't by princerples nor men
My preudunt course is steadied,—
I scent which pays the best, an' then
Go into it bald-headed.
In short, I firmly du believe
In humbug generally,
For it's a thing that I perceive
To hev a solid vally;
This heth my faithful shepherd ben,
In pasture sweet heth led me,
An' this'll keep the people green
To feed ez they hev fed me.

La résolution du chef de l'opposition peut, je le présume, être considérée comme personnifiant aujourd'hui la politique de l'opposition. Le premier paragraphe de cette résolution était ainsi conçu:

Les propositions du Gouvernement ne sont pas en harmonie avec les recommandations de l'amirauté, et, en raison de ce qu'elles confèrent au Gouvernement le pouvoir d'empêcher les forces navales du Canada, d'agir conjointement avec celles de l'empire en temps de guerre ,elle ne sont pas judicieuses et présentent des dangers.

L'honorable député (M. R. L. Borden) dit que nous n'avons pas suivi les recommandations de l'amirauté et il a employé beaucoup de temps à défendre cette prétention. Je n'ai pas été capable de découvrir dans ses observations, que j'ai lues avec soin, quelque chose qui ressemble à un argument. Il a parlé beaucoup de l'Australie; il nous a dit et le pays devait comprendre—car je suppose que le discours s'adressait en grande partie au pays —que si l'Australie et la Nouvelle-Zélande avaient fait tout ce que des nations filles de la mère patrie devaient faire et si elles avaient suivi avec obéissance les instructions de l'amirauté, nous Canadiens, nous avions manqué à notre devoir. Prenons donc le cas de l'Australie. Une des grandes difficultés que mon honorable ami le chef de l'opposition constate dans notre politique—ou qu'il prétend y voir, car je ne comprends pas comment il peut faire cette constatation—c'est que nous ne plaçons pas automatiquement la direction de notre marine sous les ordres de l'amirauté britannique. Est-ce bien là l'objection?

M. R. L. BORDEN: Si l'honorable ministre désire savoir quel est l'argument que j'ai avancé, je peux le lui dire brièvement. Je dis que la résolution de mars 1909 déclarait expressément et implicitement que tout service naval projeté devait être conforme aux avis donnés par l'amirauté en 1907 et j'ai lu—comme l'honorable ministre le trouvera à la page 3229 du hansard—les paroles de lord Tweedmouth, premier lord de l'amirauté, par lesquelles il déclarait expressément que le commandement de toutes les forces devait être réservé à l'amirauté.

Sir FREDERICK BORDEN: Personne ne s'y oppose. Quand une flotte canadienne ou une flotte australienne serviront avec la flotte anglaise naturellement elles seront placées sous le commandement de l'amiral en chef de la marine britannique. C'est entendu. Mais c'est tout autre chose de dire que la flotte canadienne servira automatiquement quand la guerre sera déclarée. Le projet de loi canadien réserve au Gouverneur en conseil le droit. . .

L'hon. M. FOSTER: Qui aura le commandement dans ce cas?

Sir FREDERICK BORDEN: Dans ce cas, je suppose que le commandement restera ce qu'il était.

M. R. L. BORDEN: C'est pour cette raison que je dis que les conseils de l'amirauté ne sont pas suivis.

Sir FREDERICK BORDEN: L'amirauté n'a jamais suggéré que la flotte d'une des colonies passât automatiquement sous la direction de l'amirauté. Il restait à l'ultra-loyale opposition du Canada de faire cette suggestion, car personne autre n'aurait pensé à une telle chose. Permettez-moi d'en donner la preuve. Mais d'abord mon honorable ami prétend qu'il a cité lord Tweedmouth. Je sais qu'il l'a fait et ce n'était pas très à propos. Si on peut prétendre que c'est là un argument, que nous étions tenus de suivre les principes posés à la conférence de 1907, disant que nous devions construire des croiseurs de la plus petite dimension et non pas les grands navires que nous construisons maintenant, il n'aurait jamais été question alors de croiseurs et de cuirassés. Mais lord Tweedmouth a dit d'autres choses que mon honorable ami n'a pas lues. Je n'avais pas l'intention d'en donner lecture, mais j'ai le document ici. Il dit:

Messieurs, ce que je tiens à dire c'est que l'amirauté et le gouvernement de Sa Majesté sont parfaitement prêts à discuter les contributions aux ressources de l'amirauté d'une façon libérale et conciliante.

Parlant de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande:

Nous ne tenons pas à insister pour que les contributions des colonies soient nécessairement sous la forme monétaire seulement. Nous sommes absolument prêts à conclure avec les colonies l'arrangement qui leur paraîtra le plus acceptable et qui pourra sembler procurer des avantages à notre marine et aux colonies elles-mêmes.

Il pensait aux colonies, ce à quoi la politique nouvellement inventée par l'opposition ne pense pas du tout. J'ai sous les yeux un court exposé de ce qui peut être appelé le principe général avec lequel l'amirauté désire entretenir les représentants des colonies autonomes du royaume. Il continue:

Le Gouvernement est d'avis que si la distribution d'une flotte doit être déterminée par des nécessités stratégiques dont l'amirauté est juge, les gouvernements coloniaux rendraient de grands services s'ils voulaient entreprendre de fournir pour le service local des escadres impériales les plus petits navires qui sont utiles pour la défense contre toutes les incursions possibles ou pour une coopération avec l'escadre et également de construire et d'outiller des docks et des établissements convenables qui pourraient être utilisés par les navires de Sa Majesté... Je comprends qu'en Australie particulièrement et dans le Sud-Africain on désire commencer l'établissement d'un service naval qui vous soit propre. Je pourrai peut-être suggérer que si la construction de petits navires qui sont nécessairement utiles à l'œuvre d'une grande flotte de cuirassés modernes, pouvait se faire sur place, ce serait d'un très grand secours à l'œuvre générale de la marine.

Quelle marine? La marine anglaise. Que la construction puisse être faite sur place et qu'en cas de besoin et de nécessité dans la partie du globe où se trouvent ces navires, ils puissent être d'un immense secours à la marine anglaise.

On ne peut pas faire traverser l'océan à de petits navires comme les torpilleurs et les sous-marins, et quand les grands navires arriveraient dans le Sud-Africain, en Australie, en Nouvelle-Zélande ou au Canada, ce serait pour eux un énorme avantage d'y trouver tout prêts des équipages bien entraînés et de bons navires de cette sorte.

Avons-nous suivi les instructions de l'amirauté, en 1907? Il me semble que oui.

Je crois qu'un autre avantage de ces flottilles, c'est qu'elles constitueraient un admirable moyen de défense des côtes...

Nous avons des côtes sur les deux océans qui ont besoin d'être défendues. L'Angleterre a retiré ses navires d'Halifax et d'Esquimault, et nous nous proposons de les remplacer à ces deux endroits par nos propres navires et de décharger la mère patrie de l'obligation de pourvoir à notre défense.

...et que vous pourrez aussi, grâce à ces petits navires éloigner tout danger d'une attaque soudaine par un escadre en croisière.

Cela n'aurait-il pas une certaine utilité? Un mot maintenant de l'Australie. Je n'aime guère les comparaisons, mais au cours de ce débat on en a tant fait de défavorables au Canada, que j'ai fait demander au département de la Marine et des Pêcheries des renseignements sur ce qu'on entend en Australie, pour mettre la flotte, de plein droit ou autrement, sous le contrôle de l'amirauté, et voici ce que j'ai constaté. Dans les délibérations de la conférence impériale et les documents sessionnels du 19 août 1909, au paragraphe 3, après une déclaration à l'effet qu'en temps de paix le gouvernement du Commonwealth exerce u contrôle exclusif, il est dit:

En outre, quand ils seront mis par le gouvernement du commonwealth à la disposition de l'amirauté, en temps de guerre, les navires seront sous la direction du commandant en chef des forces navales.

Retenez bien ces mots:

....quand ils seront mis par le gouvernement du commonwealth.

Il n'est pas du tout question de plein droit. Dans la loi australienne sur la défense, qui a été déposée au mois de septembre 1908 et connue sous le nom de "Loi de la défense de 1908", je trouve:

En temps de guerre, le Gouverneur général peut...

Absolument comme dans la loi canadienne.

....subordonnément aux dispositions de la présente loi, mettre la force défensive, ou aucune partie d'icelle, sous les ordres du commandant d'une partie quelconque des armées régulières de Sa Majesté, ou des forces navales de Sa Majesté, selon le cas.

A l'article des définitions, le mot "guerre" est ainsi interprêté:

Toute invasion réelle ou appréhendée, ou attaque réelle ou appréhendée dirigées contre le commonwealth ou tout territoire sous sa juridiction, par un ennemi ou une force armée.

Voilà ce que dit la loi australienne et si mon honorable ami s'était donné la peine de la lire, il se serait épargné beaucoup d'ennuis.

M. COWAN: L'honorable ministre me permettra-t-il de lui demander si la loi qu'il cite en ce moment pourvoit, en quoi que ce soit, à l'établissement d'une marine de guerre ou si elle ne concerne pas uniquement la création d'une milice navale?

Sir FREDERICK BORDEN: C'est la loi sur la défense de l'Australie, qui concerne et la milice et la marine.

M. COWAN: L'honorable ministre n'a pas répondu à ma question. Je désire savoir si la loi qu'il vient de citer pourvoit, en quoi que ce soit, à l'établissement d'une flotte. Je sais qu'elle pourvoit à la création d'une milice navale; je sais qu'elle pourvoit à la création d'une milice de terre, mais je sais également qu'elle ne pourvoit aucunement à la création d'une marine.

Sir FREDERICK BORDEN: Je n'en ai aucun doute. Je ne veux pas être trop affirmatif, mais ce sont les renseignements que je possède et qui m'ont été fournis par les spécialistes du département de la Marine et des Pêcheries. Maintenant, voyons ce que cette loi entend par "cas d'urgence" ou "circonstance critique":

En temps de guerre, ou dans une circonstance critique, ou sur la déclaration de l'officier de marine, le premier en grade représentant le gouvernement britannique, que des circonstances critiques existent, tous les navires des forces navales du commonwealth seront mis, par le gouvernement du commonwealth sous les ordres des lords commissaires de l'amirauté.

Le paragraphe 9 est ainsi conçu:

Il est entendu, toutefois....

Ceci n'est pas la loi, mais seulement une note explicative.

Il est entendu, toutefois, que si on désire envoyer l'un quelconque des navires destinés à la défense des côtes, dans des eaux éloignées de l'Australie, il faudra, au préalable, obtenir le consentement du gouvernement du commonwealth.

Je ne me suis pas contenté de tout cela. Ayant appris que l'amiral Kingsmill possédait un code télégraphique pour communiquer avec les autorités australiennes, je lui ai demandé d'expédier le message suivant:

5 février 1910.

Au capitaine de service,
Sydney, Australie,

Veuillez me faire savoir, télégraphiquement, le plus tôt possible, si, advenant une guerre, la flotte australienne passe de plein droit, sans aucune formalité, sous la direction de l'amirauté.

(Signé): KINGSMILL.

Le 8 février, nous avons reçu la réponse suivante:

Au sujet de votre télégramme, la remise de la flotte à la disposition de l'amirauté ne se fait pas de plein droit, mais est sujette à l'approbation du gouvernement du commonwealth, en cas de déclaration de guerre.

Cela pourra peut-être convaincre l'honorable chef de l'opposition que ce premier paragraphe de sa résolution est inutile et que les déductions qu'il en a tirées sont sans fondement.

Quelles preuves avons-nous de divergences d'opinions entre les représentants du Canada à la conférence et l'Amirauté ou ses représentants à cette conférence. Quoiqu'il en soit, monsieur l'Orateur, le Canada est fier de son indépendance, de son autonomie et prétend être une nation. Quand, à la demande de la mère patrie, ce pays envoie une délégation officielle, prend part à une conférence, il n'entend pas que ses délégués aient la bouche fermée. L'Angleterre a voulu avoir une consultation et nous la lui avons donnée: nous avions besoin de conseil et l'Angleterre désirait être renseignée sur les conditions existantes au Canada; ses hommes d'Etat, ses amiraux, tous ceux qui ont pris part à cette conférence n'avaient qu'un but—faire ce qui serait le plus avantageux pour le Canada et pour l'empire.

Mais même en se plaçant à un point de vue moins élevé, on chercherait en vain dans ce Livre bleu un seul mot indiquant la moindre divergence d'opinion entre les ministres anglais et les représentants de l'amirauté, d'un côté, et l'honorable M. Brodeur et moi, de l'autre. Que disait M. Asquith, le premier ministre d'Angleterre, dans la déclaration qu'il a lue à la Chambre des communes, le 26 août? Il disait:

La conférence, qui vient justement de terminer sa tâche, a été convoquée aux termes de la résolution I de la conférence de 1907. Dans l'invitation qu'a envoyée le gouvernement de Sa Majesté à la fin d'avril aux gouvernements des possessions britanniques, il était dit que le but de la conférence serait de discuter la question générale de la défense navale et militaire de l'empire particulièrement au point de vue des récentes offres de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie et de la résolution adoptée le 29 mars par la Chambre des communes du Canada. Il y était de plus énoncé que la conférence serait d'un caractère purement consultatif et qu'elle serait tenue privément. Il s'ensuit qu'il faut considérer toutes les résolutions prises et les propositions approuvées par la conférence qui est maintenant terminée en ce qui concerne les délégués des possessions, comme devant être *ad referendum* et ne liant aucunement, à moins qu'elles n'aient été soumises aux différents parlements et tant qu'elles ne l'auront pas été.

L'hon. M. FOSTER: Il est question, ici, de résolutions prises et de propositions approuvées comme devant être soumises au Parlement. N'a-t-on pas adopté certaines résolutions, et pourquoi n'ont-elles pas été soumises au Parlement?

Sir FREDERICK BORDEN: Aucune résolution n'a été adoptée. A la deuxième réunion de la conférence, on a constaté, au sujet des questions navales, qu'il était impossible de tracer un programme auquel toutes les possessions pouvaient souscrire. Comme on peut le voir par les documents, la Nouvelle-Zélande refusa de s'engager à construire sa propre marine. Elle déclara s'en tenir à sa première proposition d'une

contribution annuelle. Après cette constatation, il fut convenu que chaque colonie se rencontrerait avec le premier lord de l'amirauté et ses conseillers, et dresserait le programme qu'elle mettrait à exécution, et c'est ce qui a été fait, et toutes les résolutions prises et toutes les décisions sont consignées dans ce Livre bleu.

Voici la suite de la déclaration de M. Asquith:

J'ajoutais, particulièrement à l'égard des délégués du Sud-Africain, qu'ils ne se sentaient pas en état, relativement à la défense, soit navale, soit militaire, de soumettre ou d'approuver des proposition précises, avant que l'union sud-africaine fût un fait accompli. Après ces préliminaires, je résumerai brièvement les principales conclusions de la conférence relativement, d'abord, à la défense militaire, puis à la défense navale.

Je citerai les conclusions concernant la défense militaire, parce que je considère qu'elles éclairent d'un jour particulier la politique générale de la défense adoptée par la mère patrie et par les colonies.

Après la conférence principale au ministère des affaires étrangères une conférence militaire eut lieu au War-office et eut pour résultat un accord sur les principes fondamentaux énoncés dans les mémoires préparés par l'état-major général pour que les délégués en délibérassent.

La substance de ces mémoires (qui seront inclus dans le rapport à publier) était une recommandation que, sans diminuer le contrôle complet du gouvernement de chaque possession sur les troupes militaires levées dans cette possession. . .

Cela est le principe fondamental sur lequel repose tout ce qui a été fait relativement à la défense, tant militaire que navale.

. . .ces troupes devraient être typifiées, la formation d'unités, les arrangements pour transport, les modèles d'armes, etc., étant autant que possible assimilés à ceux qui ont récemment été effectués et établis pour l'armée anglaise. Ainsi, en même temps que dans chaque cas les troupes des possessions seraient levées pour la défense de la possession intéressée, il serait immédiatement praticable en cas de besoin pour cette possession de les mobiliser et de s'en servir pour la défense de l'empire dans son ensemble.

Si les colonies le jugeaient à propos, et dans ce cas seulement, les troupes seraient organisées de manière à ce que ce plan pût, et non dût, être mis à exécution.

Le comité chargé de la partie militaire de la conférence confia à un sous-comité composé d'experts militaires des quartiers généraux des différents dominions, sous-comité présidé par sir W. Nicholson, remplissant pour la première fois la fonction de chef de l'état-major impérial, la tâche de trouver les moyens d'appliquer en détail ces principes.

Je puis rappeler ici que la création, cette année, à une date rapprochée, d'un état-major impérial, qui s'est trouvé à travailler activement, est un des résultats des discussions qui se sont développées lors de la conférence de 1907 et des résolutions adoptées alors. Les membres des sous-comités se sont entendus parfaitement, et la conférence elle-même adopta finalement les conclusions auxquelles ces sous-comités en étaient arrivés, et il en fut de même pour le comité de la défense impériale qui siégeait à cette fin. Ce résultat consiste en un plan pour l'organisation des forces de la couronne partout où elles se trouvent, c'est-à-dire que tout en préservant l'autonomie complète de chaque dominion, si tous les dominions désirent aider à la défense de l'empire dans un cas d'urgence. . .

Dans un cas d'urgence réelle, mais non pas fictive.

. . . dans un cas d'ugence réelle, on pourrait réunir rapidement leurs forces pour former une seule armée impériale homogène.

Défense navale.

La question de la défense navale fut débattue lors de réunions de la conférence tenues au " Foreign Office " les 3, 5 et 6 août. Le mémoire de l'amirauté qu'on avait communiqué aux représentants des dominions a formé la base de la conférence préliminaire.

On a débattu les différents moyens que pourraient adopter les gouvernements autonomes dans le but de coopérer à la défense navale impériale. La Nouvelle-Zélande préféra s'en tenir à la politique actuelle de contribution; le Canada et l'Australie aimaient mieux jeter les bases de flottes qui leur appartiendraient.

Jeter les bases de flottes qui leur appartiendraient, qu'on remarque bien.

On a reconnu que dans la construction d'une flotte, il faut observer certaines conditions. Cette flotte doit être composée d'un certain nombre d'unités, si l'on veut offrir les chances d'une carrière permanente aux officiers et aux hommes qui prennent du service. Le personnel devrait être entraîné et discipliné d'après des règlements semblables à ceux en vigueur dans la marine royale,—

Et c'est bien là notre intention quant à ce qui se rapporte à la flotte canadienne, ainsi que le démontrera ce projet de loi lui-même.

....afin de permettre l'échange de vues ainsi que l'union entre les officiers britanniques et ceux du Dominion; c'est pour cela que le type des navires et celui de l'équipement devraient être uniformes.

On a étudié la question de modifier le type des escadres maintenues dans les eaux de l'Est dans le but d'établir une flotte dans le Pacifique, flotte devant consister en trois unités dans les eaux des Indes Orientales, celles de l'Australie et des mers de l'Australie et de la Chine, chacune comprenant, sauf de légères modifications, un grand croiseur armé du nouveau type Indomitable, trois croiseurs de seconde classe du type Bristol, six contre-torpilleurs de la classe River et trois sous-marins "C".

L'offre généreuse faite d'abord par la Nouvelle-Zélande puis par le gouvernement autonome du Sud-Africain de contribuer à la défense navale impériale par le don fait par chacune de ses colonies d'un navire de guerre, fut accepté après qu'on eut substitué au type

des croiseurs mentionnés celui de l'Indomitable—ces deux navires devant être maintenus, l'un dans les eaux de la Chine et l'autre dans celles de l'Australie.

Lors du débat qui s'est engagé au mois de mars 1909, sur ce projet de résolution, en cette Chambre même, pas un seul membre de la gauche n'a osé suggérer un projet quelconque.

M. R. L. BORDEN: Au contraire.

Sir FREDERICK BORDEN: Non, monsieur l'Orateur; on n'a pas laissé entendre que nous devrions alors aller plus loin que nous ne le faisions, et cette résolution ne nous accorde que le pouvoir, en aucun temps à l'avenir, d'accorder cette contribution si nous jugeons opportun de le faire. Mais on n'a pas dit un mot indiquant qu'un seul membre de la gauche songeait alors à prétendre qu'il n'était pas de notre devoir de fournir un dollar pour l'achat d'un dreadnought destiné à la marine britannique.

Des réunions séparées ont eu lieu à l'amirauté des représentants du Canada, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, et tous ces derniers se sont entendus pour soumettre chacun des questions soulevées à l'étude de leur gouvernement respectif.

Nous n'avions pas le pouvoir de régler définitivement les questions soulevées. Nous avons suivi, autant que nous le pouvions, ce que nous pensions être conforme aux instructions contenues dans la résolution que cette Chambre avait adoptée à l'unanimité. C'est là ce que nous avons fait. Nous avons dit ouvertement aux membres de la conférence que nous n'avions pas le pouvoir de dépasser les limites de la politique que nous avions énoncée.

Quant à l'Australie, l'entente proposée veut que tout en contribuant au Trésor impérial, et cela pour un temps seulement, le gouvernement de cette colonie devait fournir, équiper et maintenir un vaisseau de guerre australien faisant partie de la flotte du Pacifique.

La contribution de la Nouvelle-Zélande serait consacrée au maintien d'une force navale dans les eaux de la Chine, force dont les plus petits navires auraient leurs quartiers généraux dans les eaux de la Nouvelle-Zélande. Le cuirassé de la Nouvelle-Zélande se trouverait stationné dans les eaux de la Chine.

Quant au Canada, on a considéré que ses côtes qui s'étendent le long de deux océans différents, rendaient cette disposition relative à l'unité de ce genre, inopportune pour le moment.

Relève-t-on dans tout cela une divergence d'opinion? Non.

On a proposé suivant le montant dont il pourrait disposer, que le Canada devrait commencer avec des croiseurs du type Bristol et des contre-torpilleurs servant dans le cas de rivières, mais perfectionnés dont une partie se trouverait stationnée sur les côtes de l'Atlantique et l'autre sur celles du Pacifique.

Voilà ce qu'on observera.

Conformément à une entente déjà établie, le Gouvernement canadien assumera le coût de l'entretien des chantiers maritimes d'Halifax et d'Esquimalt, et d'après la convention proposée aux représentants australiens, leur gouvernement devrait alors prendre à sa charge l'entretien de chantiers maritimes à Sydney.

Le Canada a immédiatement pris à sa charge les deux chantiers maritimes en question, l'Australie devant entreprendre l'entretien de chantiers maritimes à Sydney.

Les documents contenant tous les renseignements voulus seront déposés en temps utile sur le bureau de la Chambre, et l'on espère, avant la fin de la session.

Monsieur l'Orateur, peut-être vaut-il aussi bien entrer immédiatement dans plus de détails dans les critiques hostiles qu'on a soulevées—par imputation—contre les représentants du Canada, ou pour parler plus exactement contre le Gouvernement lui-même. A maintes et maintes reprises, on a invoqué contre le Gouvernement la prétention que cette petite colonie de la Nouvelle-Zélande et, je suppose, cette colonie plus considérable de l'Australie, ont fait beaucoup plus que le grand Canada en cette question. Eh! bien, si nos honorables amis voulaient prendre le temps, un temps raisonnable d'étudier les faits avant de se montrer si ardents à porter des accusations contre le Gouvernement, ils constateraient, je pense, qu'ils se trompent. Que fait l'Australie? Elle accorde un dreadnought, mais ce dernier devient une partie de l'unité de sa flotte. Elle n'envoie pas $10,000,000 ou $25,000,000, suivant le cas, montant qu'elle ne reverra jamais ou dont elle ne retirera aucun bénéfice direct, agissant ainsi conformément au projet de résolution déposé par la gauche. Elle imposait comme condition que ce dreadnought serait construit par l'Australie des deniers de cette colonie; qu'il serait à la tête de l'unité de la flotte australienne.

Mais encore? Alors que le Canada prend immédiatement à sa charge deux chantiers maritimes et le coût de l'entretien de ces derniers, l'Australie assumera "suivant les circonstances" le coût de l'entretien d'un seul de ces navires.—"Suivant les circonstances" est un mot bien vague de signification. Cependant, tout cela convient à la politique navale de l'opposition. D'après les termes de la résolution proposée par la gauche, nous aurons peut-être une marine au Canada, mais cela peut prendre du temps. Maintenant, l'Australie aura une unité de flotte dont fera partie le navire qu'elle a fourni. Elle aura trois croiseurs non armés; nous en avons cinq, ou plutôt quatre armés et un autre qui n'est pas

pourvu de canon, dans la marine canadienne. L'Australie aura six contre-torpilleurs; le Canada en comptera autant; l'Australie aura trois sous-marins; on n'en compte pas dans l'unité canadienne. Mais l'Australie trouve-t-elle l'argent qu'elle a besoin pour accomplir tout cela? Pas du tout. Le gouvernement britannique contribue chaque année £250,000 représentant une partie des gages gagnés difficilement par le peuple de la Grande-Bretagne, montant consacré au maintien de l'unité de sa flotte. Le Canada ne demande pas cela, et il n'agit pas ainsi.

Mais la Nouvelle-Zélande, la petite Nouvelle-Zélande, fournit un dreadnought. Qu'obtient-elle? Une convention d'après laquelle ces navires formeront partie d'une unité dans la flotte; mais une grande partie de cette dernière restera dans les eaux de la Nouvelle-Zélande et le navire qui portera le pavillon de l'unité de la mer de Chine sera le dreadnought que la Nouvelle-Zélande fournira. On trouve toute cette entente dans une lettre adressée par sir Joseph Ward à M. McKenna. Je ne lirai pas toute cette dernière, mais en voici une partie:

Cependant, je considère qu'il est à désirer qu'une partie de l'unité Chine-Pacifique reste dans les eaux de la Nouvelle-Zélande, et je suggérerais que deux des nouveaux croiseurs Bristol, ainsi que trois contre-torpilleurs et deux sous-marins fussent détachés de la station de la Chine en temps de paix, pour être stationnés dans les eaux de la Nouvelle-Zélande; que ces navires battissent le pavillon de l'amiral de l'unité de la Chine; que le vaisseau amiral visitât à certaines périodes les eaux de la Nouvelle-Zélande; qu'il y eût changement dans le service des croiseurs entre ceux qui font ce service dans la Nouvelle-Zélande et ceux qui se trouvent cantonnés dans les eaux de la Chine, dans des conditions qu'on déterminerait. Les navires devraient être commandés et manœuvrés, autant que possible, par des officiers et des marins de la Nouvelle-Zélande, et dans le but d'encourager les habitants de la Nouvelle-Zélande à prendre du service dans la flotte, on accorderait une certaine solde aux Néo-zélandais qui s'engageraient de la même façon qu'on en agit d'après la convention qui existe présentement entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande, c'est-à-dire que ces soldes ne seraient considérées que comme remises à plus tard pour paiement. Cette convention avec l'Australie a nécessairement fait voir la position de la Nouvelle-Zélande dans cette convention. Voilà pourquoi j'estime qu'à propos de l'unité de la Chine, la convention actuelle avec la Nouvelle-Zélande devrait prendre fin; que sa contribution de £100,000 par année soit maintenue, et qu'elle serve à payer la différence dans la solde des marins néo-zélandais entre ce qu'elle est aujourd'hui et ce qu'elle serait si l'on suivait les règlements de l'amirauté anglaise. Si la contribution pour l'augmentation de cette solde ne s'élève pas à la somme de £100,000 par année, la balance sera mise à la disposition de l'amirauté. Toute cette unité de flotte sera prête avant la fin de l'année 1912, et je verrais avec plaisir cette escadre composant un tout, visiter alors la Nouvelle-Zélande dans sa marche vers la Chine pour laisser dans nos eaux l'escadre de la Nouvelle-Zélande sous le commandement de son plus ancien officier.

Sir FREDERICK BORDEN.

Je n'ai rien à redire aux conventions intervenues entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande; mais le Canada n'a pas demandé, parce qu'il n'avait pas besoin de le faire et qu'il ne les accepterait pas, des conditions semblables. Je crois que nos honorables amis de la gauche devraient cesser les réflexions malveillantes qu'ils cherchent à faire sur le compte de ceux qui ont assisté à cette conférence, et sur le compte du Gouvernement en cette affaire. Avant de laisser de côté cette question de contrôle en temps de guerre, j'aimerais ajouter quelques mots. Dans la loi relative à la milice, on trouve, ainsi que l'honorable leader de l'opposition l'a fait observer, une disposition semblable à celle qui existe dans la loi relative à la marine. Sa Majesté a le pouvoir, dans le cas où les troupes canadiennes se trouvent en service avec des troupes impériales, de mettre à la tête de cette unité un officier britannique.

Tout autre est le cas de la milice. Aux termes de la loi de la milice, la troupe ne peut être appelée à l'activité que pour la défense du territoire; cela est prescrit en termes formels. Mais l'honorable chef de l'opposition ne veut pas de la convocation des Chambres à cause du délai qui s'ensuivrait. Pour la marine aussi bien que pour la milice, il est bien certain qu'en cas d'urgence le Gouverneur en conseil n'attendrait pas, pour intervenir, la réunion du Parlement. Cela ne serait pas nécessaire, et telle n'est pas la pensée du législateur. L'appel à l'activité de la milice peut avoir lieu quand la gravité des circonstances le fait juger nécessaire; mais la loi exige que le Parlement soit convoqué. Si le Parlement venait alors à se prononcer contre les mesures prises par le cabinet, ce dernier devrait démissionner. Il en serait de même à l'égard de la marine.

L'article 18 ou 19 ne signifie pas qu'on ne peut intervenir qu'après convocation du Parlement—qu'après un délai de 15 jours. On agirait au contraire selon que décréterait le Gouverneur en conseil, mais le Parlement serait convoqué sans délai pour ratifier ou blâmer les mesures prises par le Gouvernement. Voilà qui est conforme aux principes du gouvernement responsable; ces principes, je commence à croire que les membres de la gauche ne s'en font pas une idée très juste. Il me semble qu'il n'existe aucune raison de s'opposer à ces dispositions du projet de loi.

Le 2e paragraphe de l'amendement comporte un blâme à l'égard de l'absence d'unité d'organisation et d'action. Si mon honorable ami s'était donné la peine d'exa-

miner le projet de loi, il aurait constaté que cette unité d'organisation y est prévue. L'intention est d'appliquer à la marine les prescriptions qui prévalent à l'égard de la milice. L'organisation du service naval sera calquée sur celle de la marine anglaise, voilà tout. Je m'abstiendrai de donner lecture des articles 45, 46, 47 et 48 dont les prescriptions à l'égard de l'organisation du service naval sont aussi complètes que celles de la loi qui régit l'organisation de la milice.

Mon honorable ami dit qu'autant qu'il peut voir, la durée du service est de trois ans. Il n'en n'est rien. Nous avons là une nouvelle preuve du peu de soin qu'il a apporté à l'examen du projet de loi. Le service naval proprement dit ou la force permanente, la réserve navale et la force volontaire de la marine sont l'objet de dispositions particulières. A l'égard de la force volontaire dont l'organisation ne se fera peut-être pas avant des années, il est prescrit que la durée de l'engagement est de trois ans; mais la durée de l'engagement dans la force permanente doit être déterminé par le Gouverneur en conseil qui s'inspirera sans doute des prescriptions qui régissent à cet égard le service permanent de la marine anglaise. Mon honorable ami trouvera en l'article 10 les prescriptions qui concernent l'engagement des officiers et des marins.

C'est donc sans raison aucune qu'on a fait tout ce tapage autour de l'absence de dispositions à l'égard de l'organisation convenable du service. Naturellement, mon honorable ami était tenu de combattre le projet de loi. Le sort en avait été jeté; sous le coup des menaces qu'on lui faisait, il lui fallait prendre une détermination quelconque, et c'est alors qu'il imagine cet amendement que rien, absolument rien ne motive. J'ai par devers moi certains passages de son discours, mais je ne crois pas utile d'attarder la Chambre en les citant en entier. A l'entendre, il n'existe aucune disposition à l'égard de l'unité d'organisation. Je viens de faire voir le contraire. Suivant lui, l'engagement doit être de trois ans. J'ai démontré qu'en ceci encore il se trompe du tout au tout; nos officiers et marins seront engagés pour la même période que ceux de la marine anglaise.

M. R. L. BORDEN: Cela n'est pas prescrit.

Sir FREDERICK BORDEN: Le soin en est laissé au Gouverneur en conseil.

M. R. L. BORDEN: Entièrement?

Sir FREDERICK BORDEN: Notre service naval devant être calqué sur celui de l'Angleterre, le seul bon sens devrait, en l'absence de toute autre raison, suffire à déterminer le Gouvernement à prescrire le même nombre d'années. L'Angleterre bénéficie de l'expérience acquise au cours de plusieurs siècles, et elle possède aujourd'hui le service naval le plus parfaitement organisé qui soit au monde.

M. R. L. BORDEN: Très bien! très bien!

Sir FREDERICK BORDEN: Et quel est le gouvernement d'une colonie anglaise qui serait assez sot pour organiser sa flotte autrement que celle-là?

Le 3e paragraphe s'élève comme suit contre l'inutilité d'une dépense considérable.

Tout en rendant nécessaire une dépense considérable pour frais de construction et de maintien, ledit projet n'apportera à l'empire aucune aide immédiate ou efficace et ne produira aucun résultat adéquat ou satisfaisant pour le Canada.

Et pour assurer des résultats au Canada, mon honorable ami propose l'ouverture d'un crédit de $25,000,000 dont le montant serait transmis à l'amirauté anglaise. Il me semble que le Canada n'obtiendrait guère de résultat d'une telle manière d'agir. Le Canada pourrait bien se payer ce luxe-là s'il s'en sentait le goût, mais j'ai fait voir, me basant pour cela sur les discours qu'il prononçait il y a dix mois à peine, que les membres de la gauche ont voulu que l'on s'empressât d'organiser un service naval. Pour organiser un tel service, il faut autre chose que des vaisseaux. Le facteur le plus important est le personnel; or, le Canada ne le possède pas à l'heure actuelle. Une marine ne peut se passer ni de marins, ni d'officiers. Les machines sont de peu d'importance comparées au personnel: on peut se les procurer en tout temps, tandis qu'il faut des années pour former des marins. L'honorable député a eu soin de nous le rappeler, et il propose de tourner la difficulté en remettant à plus tard la prise d'une détermination, en attendant les événements. A vrai dire, le parti conservateur semble vouloir que l'on fournisse deux dreadnoughts et qu'on laisse faire ensuite.

En mars dernier, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) s'élevait dans les termes suivants contre toute contribution en espèces:

La première et la plus grande objection que j'ai à une contribution fixe, est qu'elle ressemble au louage des services d'une autre personne pour faire une chose que nous devrions faire nous-mêmes. Cela ressemble trop à un homme, à un père de famille, en pleine vigueur et santé, qui loue les services de son voisin, à tant par mois, pour veiller au bien-être et à la protection de son foyer, au lieu de remplir ce devoir lui-même.

Voilà, à mon avis, à quoi se résume l'objection maîtresse qui se dresse contre l'aide accordée sous cette forme. Mais ce n'est pas tout. Disons que, cette année, vous accordiez votre concours financier et que l'année prochaine et chaque année subséquente, vous re-

nouvelliez cette aide; au bout de dix, vingt ou trente ans, vous aurez ainsi versé une somme énorme. Sans doute, durant cette période de temps, le pays aura bénéficié de la protection de la flotte; mais, au Canada même, vous n'aurez rien créé de durable; vous n'aurez ni préparé le sol ni jeté en terre de semence se manifestant par le développement d'un produit rémunérateur. Et cependant, un jour ou l'autre, destinés que nous sommes à devenir une nation avec une population sans cesse croissante, il nous faut nécessairement les forces navales pour la défense de nos côtes et de l'intérieur.

Cependant, dix mois plus tard l'honorable député veut que l'on retarde indéfiniment et que nous nous dégagions de toute cette responsabilité au moyen d'une contribution de $25,000,000 destinée à louer les services d'autres personnes pour accomplir ce que, il y a dix mois, il considérait comme le premier devoir du Canada.

Plus loin, il disait encore:

Voici le deuxième système qui doit faire l'objet de mes observations; il consiste à se charger de la défense de nos propres ports et de nos côtes, en constante et libre coopération avec les forces impériales de la mère patrie. Voyons quelles sont les objections qui militent contre ce deuxième système et les arguments qu'on peut faire valoir à l'appui. Ce système compte ses partisans et ses adversaires. Au début même, nous n'avons ni outillage, ni experts habiles, ni cadets exercés, ni matelots bien dressés. A ces divers égards, le Canada est à l'état de table rase. Tous ces éléments essentiels, il faut les recueillir, les coordonner, les développer avec toute la rapidité et l'abondance autorisées par les circonstances. Sous ce régime, nos premiers navires seraient construits en Grande-Bretagne, équipés et montés en Grande-Bretagne, tous les officiers, tout le personnel, du chauffeur au capitaine, étant fournis par la Grande-Bretagne. C'est la seule voie qui s'ouvre devant nous.

Je me plais à croire que nous en avons trouvé une meilleure.

L'expérience, l'habileté, l'instruction, l'entraînement nécessaires pour mettre un seul vaisseau de guerre sur un pied convenable, tout cela nous manque; mais—et c'est là l'entrée du cercle—le premier navire appartenant au Canada, construit et équipé en Grande-Bretagne, envoyé ici pour défendre nos côtes, deviendrait, pour ainsi dire, le noyau, a pépinière de chauffeurs canadiens, et plus tard peut-être verrait-on un amiral canadien sur la côte canadienne. Combien faudrait-il de temps pour parcourir ce cycle, nul d'entre nous ne le saurait dire; mais, si dès le début, nous établissons la configuration de ce cercle et que nous le suivions loyalement et fidèlement, l'heure viendra où nous aurons complété ce cercle et où il existera, pour la défense du Canada et pour celle de l'empire un contingent auxiliaire de la flotte britannique où le Canada aura mis quelque chose de sa substance, de son sang et de sa puissance intellectuelle.

Ce langage est très noble, ce programme, superbe. Ces pensées qui lui font le plus grand honneur, l'honorable député les avait mûries pendant des semaines. Que penser de lui maintenant qu'il s'écarte absolument du programme que, il y a dix mois à peine, il traçait lui-même avec une si splendide éloquence?

Sans vouloir occuper beaucoup plus longtemps l'attention de la Crambre, j'aimerais dire quelques mots de ce que nous projetons. Nous entreprendrons une très grande partie de ce que l'honorable député considère comme devant constituer le service naval du Canada. Notre premier soin sera de recruter le personnel. Il incombera au ministère chargé de cette tâche de se procurer sans délai des vaisseaux assez grands pour servir d'écoles. Grâce à des mesures déjà prises, nous aurons bientôt un vaisseau près de la côte canadienne sur le Pacifique et un autre sur l'Atlantique; cela fait, nous commencerons à former nos officiers et nos marins conformément aux prescriptions de l'amirauté anglaise.

J'ai par devers moi des notes que rédigea l'amiral Kingsmill; j'en pourrais citer quelques extraits pour faire connaître le type et l'utilité des différents vaisseaux. Je commencerai par dire que l'unité ou les parties d'unités agréées par le Canada se composent de quatre bristols, d'un boadicea et de six contre-torpilleurs—soit un total de 11 vaisseaux.

M. J. A. CURRIE: Est-ce là ce que l'honorable ministre appelle une unité de flotte?

Sir FREDERICK BORDEN: Oui.

M. CURRIE: Autant vaudrait donner le nom de compagnie à une demi-section d'infanterie.

Sir FREDERICK BORDEN: Je n'ignore pas qu'en matière navale, l'honorable député (M. Currie) est d'une compétence bien reconnue. Qu'il me soit permis de faire observer que le "Bristol" est un croiseur du type le plus récent, jaugeant à peu près 5,000 tonneaux, que l'on fait construire pour la première fois—je parle ici du type nouveau adopté pour la marine anglaise. Ce type est tellement nouveau qu'on n'en a pas encore de description complète. Pour la construction des bristols canadiens on se conformera rigoureusement aux prescriptions de l'amirauté.

Le "Boadicea" est un autre vaisseau de type récent; il servira à protéger les contre-torpilleurs qui sont aussi du type le plus récent, du type fluvial.

M. J. A. CURRIE: Le ministre donne-t-il le "River" comme le plus récent modèle des contre-torpilleurs?

Sir FREDERICK BORDEN: Je crois qu'il l'est.

M. J. A. CURRIE: Il suffira au ministre de jeter un regard sur l'annuaire et les autres publications pour s'apercevoir qu'on

mentionne le " River " comme étant le type de 1906. Il y a un type plus récent.

Sir FREDERICK BORDEN: Je m'incline, il va sans dire, devant les connaissances supérieures de l'honorable député. Je fournis les meilleurs renseignements que je possède. Au cours de mes observations j'ai indiqué incidemment à quels usages serviront ces vaisseaux—principalement à la protection des ports du littoral, et des avenues du commerce. Mais, à l'origine, avant que les vaisseaux soient achevés, il y aura, je le répète, deux vaisseaux-écoles, et l'on se propose de remplacer le "Boadicée", qui est d'un type plus ancien par un bâtiment d'un plus fort tonnage et qui pourra recevoir un équipage plus nombreux, probablement tous les élèves qu'on pourra réunir tout d'abord; l'intention étant que ces deux vaisseaux-écoles, l'un sur le Pacifique et l'autre sur l'Atlantique, soient en état de fournir, lors de l'achèvement des autres bâtiments, une partie du personnel, du moins des hommes d'équipage dont ils auront besoin.

M. MONK: Ce sont seulement deux vaisseaux-écoles, n'est-ce pas, dont on fera l'acquisition tout d'abord afin de les mettre dans les eaux des deux océans? Ce ne sont pas des bâtiments du type Boadicée, mais simplement des vaisseaux-écoles.

Sir FREDERICK BORDEN: Non, le bâtiment qui stationnera dans les eaux du Pacifique ne fait partie des onze; c'est un vaisseau appelé le " Rainbow ".

M. J. A. CURRIE: Est-ce un cuirassé d'escadre?

Sir FREDERICK BORDEN: Non, je ne le pense pas; c'est un petit croiseur.

M. R. L. BORDEN: Ce n'est point un vaisseau de combat?

Sir FREDERICK BORDEN: Mais oui; cependant il servira avec d'autres de vaisseau-école.

M. BOYCE: Le Gouvernement a-t-il déjà fait l'acquisition du " Rainbow "?

Sir FREDERICK BORDEN: Des négociations ont lieu à ce sujet. Le vaisseau dont on se servira sur l'Atlantique a nom le "Niobé"; c'est un vaisseau du type Spartian d'environ 11,000 tonneaux, qu'on nous offre à bas prix et qui, si nous l'achetons, pourra remplacer avantageusement le "Boadicée", car il sera d'une extrême utilité en tant que vaisseau-école, ainsi que l'amiral Kingsmill l'a fait observer.

M. G. TAYLOR: Le gouvernement anglais a-t-il commandé de mettre ces vaisseaux aux rebuts?

Sir FREDERICK BORDEN: Il est difficile de saisir toute la finesse de cette question dont l'honorable député est fier, j'ose dire. Nous tâchons de traiter sérieusement un sujet sérieux.

L'hon. M. FOSTER: Nous avons aussi intérêt à obtenir des renseignements.

Sir FREDERICK BORDEN: Eh bien, si la députation consent à m'écouter sans m'interrompre, elle en obtiendra peut-être quoiqu'il soit difficile, dans le moment, d'en donner d'aussi précis qu'on le souhaiterait. Cependant, je fais de mon mieux. Le projet de créer une marine est plutôt nouveau et il faut agir en tout avec prudence.

Je le répète, nous aurons sous peu dans les eaux de l'Atlantique et dans celles du Pacifique deux vaisseaux qui serviront d'abord de vaisseaux-écoles. J'étais sur le point de dire que nous formerons une grande partie de l'équipage dont auront besoin les bristols et les contre-torpilleurs dans quelques années, lorsqu'ils seront prêts.

M. BOYCE: Dans combien de temps?

Sir FREDERICK BORDEN: Le premier ministre a dit que, si les vaisseaux sont construits au Canada, les constructeurs auront probablement besoin d'un an pour faire leurs préparatifs, et que tous les vaisseaux seront certainement achevés en quatre ans.

M. BOYCE: Au bout de quatre ans, auront-ils un équipage, et le reste?

M. EDWARDS: Combien de ces vaisseaux vous proposez-vous de faire stationner dans les eaux du Pacifique?

Sir FREDERICK BORDEN: Il y aura deux bristols sur le Pacifique, deux des onze vaisseaux, et deux bristols sur l'Atlantique.

M. BARNARD: Se servira-t-on des deux vaisseaux du Pacifique si une grève se déclare, ainsi que le premier ministre l'a dit l'autre jour?

Sir FREDERICK BORDEN: Si l'honorable député croit qu'il ne déroge pas à sa dignité de membre du Parlement en posant cette question, j'avoue franchement que je suis d'un autre avis.

M. BOYCE: Quel est le tonnage du "Rainbow"?

Sir FREDERICK BORDEN: C'est un vaisseau de 3,600 tonneaux. Je citerai maintenant quelques-unes des paroles de l'amiral Kingsmill:

Prenant en considération la question de l'instruction navale, l'importance de commencer immédiatement et le fait que la construction des vaisseaux au Canada exigera l'entretien d'un vaisseau-école pendant quelque temps, j'ai soumis à M. Brodeur un mémoire

sur l'opportunité de se procurer un plus gros vaisseau, si faire se peut.

J'ai déjà dit qu'on a suggéré de faire l'acquisition du "Niobé" et des négociations ont lieu dans ce but. L'amirauté nous a fortement conseillé de nous procurer ce vaisseau.

L'hon. M. FOSTER: Depuis combien d'années est-il construit?

Sir FREDERICK BORDEN: Depuis dix ans.

L'hon. M. FOSTER: Combien de canons a-t-il à son bord?

Sir FREDERICK BORDEN: Seize, je crois.

L'hon. M. FOSTER: De quel calibre?

Sir FREDERICK BORDEN: Seize canons de 6 pouces. C'est un vaisseau de 11,500 tonneaux. Sa vitesse est d'environ 20 nœuds.

L'hon. M. FOSTER: Combien coûtera-t-il.

Sir FREDERICK BORDEN: Il coûtera $1,075,000. Quant aux croiseurs du type Bristol. . .

Ils joueraient un rôle important en repoussant les attaques contre les bâtiments marchands ou en protégeant les côtes du Canada contre les incursions des croiseurs de l'ennemi, et ils serviraient aussi à détruire son commerce. Leur premier devoir est de rechercher et de détruire les contre-torpilleurs de l'ennemi. Il faut de toute necessité qu'une escadre en croisière sache, lorsque la nuit vient, que son champ d'opérations a été débarrassé des contre-torpilleurs de l'ennemi....Si une flotte anglaise traversait l'océan, ces croiseurs se renseigneraient d'avance sur les mouvements de la flotte ennemie et serviraient d'avant-garde, puis se joindraient à la flotte anglaise.

M. HUGHES: Combien de nœuds à l'heure ces vaisseaux peuvent-ils filer?

Sir FREDERICK BORDEN: Les Bristol 25 nœuds et les contre-torpilleurs, 27.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre n'a pas dit combien de canons possèdent les bristols.

Sir FREDERICK BORDEN: Ces vaisseaux sont du dernier modèle et on ne donne pas les détails concernant leurs canons; on considère qu'il ne serait pas sage de le faire. Il ressort de ce que j'ai dit que les vaisseaux que l'amirauté anglaise a choisis pour nous sont du dernier modèle et que, dans les dispositions prises au sujet de l'unité de combat qui convient au Canada, elle a tenu compte de notre situation géographique et du fait que le Canada est borné par deux océans à près de 4,000 milles de distance, dans l'intention—la seule que la population canadienne admette—de nous faire commencer en même temps la création de notre marine et sur le Pacifique et sur l'Atlantique.

Je puis dire que ni M. Brodeur, ni moi n'avons cru qu'il était à désirer, ou qu'il était conforme aux desseins et aux ambitions de toute la population canadienne, que nous mettions une unité de combat dans les eaux de l'un des deux océans. Nous avons prétendu qu'il valait beaucoup mieux aller moins vite, commencer par former des équipages qui, je le répète, sont le fondement d'une marine, et les former sur les deux océans qui baignent nos côtes. Plus tard, le gouvernement qui sera à la tête des affaires du Canada sera libre d'agir à sa guise à l'égard du développement de la marine canadienne.

M. BOYCE: Dans l'intervalle, que ferait le ministre dans une circonstance critique?

Sir FREDERICK BORDEN: Nous sommes pleinement satisfaits des mesures que nous prenons pour parer aux éventualités.

M. BOYCE: Je demanderai au ministre combien il faudra de temps pour que le service de la marine soit sur un pied d'efficacité.

Sir FREDERICK BORDEN: J'ai rapporté les paroles du premier ministre.

M. BOYCE: Le ministre a-t-il quelque chose à proposer pour parer aux éventualités, dans l'intervalle?

Sir FREDERICK BORDEN: Nos amis de l'opposition s'acquittent de ce soin.

M. R. L. BORDEN: Alors, je demanderai au ministre si les projets de l'opposition lui conviennent.

Sir FREDERICK BORDEN: Je ne sache pas que les députés de la droite aient agi de cette manière à l'égard des orateurs de la gauche, principalement à l'égard des principaux membres de l'opposition. Je puis tolérer une foule de lardons et de niaiseries, mais je ne suis pas venu ici dans ce sens et on pourrait me permettre, il me semble, de poursuivre mon discours afin de céder la place à un autre.

M. BOYCE: Je demande pardon au ministre; je ne désirais pas l'interrompre inutilement. Je lui ai posé une question et, sans sa réponse, je n'aurais rien ajouté.

Sir FREDERICK BORDEN: La question de l'honorable député au sujet des circonstances critiques n'est pas de mise, selon moi.

M. BOYCE: Je l'admets, si le ministre n'est pas disposé à répondre.

Sir FREDERICK BORDEN: Quant au coût des vaisseaux, j'ai sous la main deux états que je me dispenserai de lire; mais je crois bon de dire quelques mots à ce sujet.

Je tiens à la main un tableau préparé par l'amiral Kingsmill d'après lequel il appert que le coût, sans inclure la construction, sera pour les 4 premières années comme suit: Pour la première année, $1,250,000; pour la deuxième, $1,247,000; pour la troisième, $1,704,000; pour la quatrième, $2,250,000. L'amiral Kingsmill dit que ce n'est qu'une estimation approximative, et que l'on trouvera probablement qu'elle est plutôt au-dessus qu'au-dessous de la réalité. Elle ne supposera pas qu'aucun des navires proposés dans le programme du Gouvernement sera complété dans les quatre ans. Si l'un d'eux était complété et mis en service dans le cours de cette période, il faudrait faire entrer en ligne de compte leur entretien.

L'hon. M. FOSTER: Ces sommes ne contiennent alors rien pour l'entretien des navires proposés.

Sir FREDERICK BORDEN: Non. J'ai aussi devant moi une estimation du coût annuel de l'entretien, lorsque les navires seront complétés, gréés et mis en service. Cette estimation s'élève à $3,680,000, y compris $100,000, pour dépenses imprévues.

L'hon. M. FOSTER: Cela comprend-il l'intérêt et la dépréciation?

Sir FREDERICK BORDEN: Non.

M. MONK: Mon honorable ami a parlé du tableau préparé par l'amiral Kingsmill. Si la lecture en est trop longue, mon honorable ami voudra-t-il le remetttre au sténographe, pour que nous puissions l'avoir en entier dans le hansard?

Sir FREDERICK BORDEN: Je verrai si cela peut être fait.

M. MONK: Vu que mon honorable ami en a cité des parties, je suppose qu'il est juste que le tout soit inséré dans le hansard.

Sir FREDERICK BORDEN: Ce sont seulement des notes que m'a fournies l'amiral Kingsmill et que j'ai coordonnées moi-même, de sorte qu'il n'est peut-être pas absolument juste de dire que ce soit un travail de l'amiral Kingsmill, mais je crois que je pourrai le remettre au sténographe; j'essaierai.

M. MONK: Ce mémoire se rapporte à cette question, et comme il est probablement assez long, nous avons droit de demander qu'il soit déposé sur le bureau de la Chambre. Je crois qu'un bon moyen serait de le remettre au sténographe, sinon je me prévaudrai de mon droit, et je demanderai à voir les notes mêmes.

Sir FREDERICK BORDEN: Il n'y a aucune objection à ce que l'honorable député voit le mémoire. Il se compose principalement de notes que j'ai prises moi-même.

M. MONK: Mon honorable ami le déposera-t-il sur le bureau de la Chambre?

Sir FREDERICK BORDEN: Bien, je verrai à cela.

M. MONK: Je crois que ce mémoire nous est nécessaire pour nous renseigner, et mon honorable ami y a fait allusion.

Sir FREDERICK BORDEN: Je n'ai aucune objection, mais je n'aimerais pas à le remettre aux sténographes avant que j'aie pu le reviser.

M. MONK: Mon honorable ami voudra bien m'excuser. J'invoque le règlement, et je voudrais qu'il nous dise avant de terminer son discours s'il se propose de communiquer ce mémoire à la Chambre.

Sir FREDERICK BORDEN: Ce mémoire que je tiens à la main et dont j'ai donné des extraits est un mémoire préparé par l'amiral et je me propose de le faire insérer dans le hansard. J'ai donné la dépense annuelle pour les premières quatre années, l'estimation du coût d'entretien après que les navires seront complétés et nous auront été remis.

L'hon. M. FOSTER: J'appellerai l'attention de l'honorable ministre—parce que c'est important—sur l'estimation donnée par le premier ministre sur sa responsabilité, lorsqu'il a proposé la deuxième lecture du bill. Il a calculé le coût annuel, après que les navires seront construits et qu'ils seront en service, à quatre millions et un quart de dollars par année. Il y a un grand écart entre ces deux estimations.

Sir WILFRID LAURIER: Les chiffres que j'ai donnés sont pris du Livre bleu. Je n'ai pas donné d'autres chiffres que ceux du Livre bleu.

L'hon. M. FOSTER: Il est impossible que le coût d'entretien soit dans le Livre bleu, parce qu'il ne contient aucunes données sur ce genre de marine.

Sir FREDERICK BORDEN: J'ai pensé que la Chambre aimerait à avoir plus de détails que ceux qui avaient été donnés, et avec la meilleure intention du monde et dans le meilleur esprit, je me suis procuré les renseignements que j'ai pu trouver. Mon honorable ami (M. Foster) peut comprendre combien il est difficile d'arriver à des chiffres exacts dans des choses de ce genre.

L'hon. M. FOSTER: Je le sais.

Sir FREDERICK BORDEN: Je fais du mieux que je peux pour donner une idée du coût et je remets ce mémoire au sténographe afin que mes honorables amis puissent l'examiner.

DÉPENSES APPROXIMATIVES DU SERVICE NAVAL DURANT LES QUATRE PREMIÈRES ANNÉES.

—	Première année.	Deuxième année.	Troisième année.	Quatrième année.	Total.
	$	$	$	$	$
"Niobé" et "Rainbow"—					
Coût du noyau d'équipage et du personnel enseignant	267,000	272,000	277,000	282,000	1,098,000
Victuailles et médecines	60,000	60,000	60,000	60,000	240,000
Habillements (gratification)	15,000	15,000	15,000	15,000	60,000
Entretien du "Niobé"	140,000	145,000	150,000	150,000	585,000
" du "Rainbow"	110,000	110,000	115,000	115,000	450,000
Recrues—					
(a) Paie, victuailles et médecines	51,000	200,000	370,000	550,000	1,171,000
Habillements	30,000	43,000	56,000	70,000	199,000
Dépenses de recrutement	2,000	2,000	2,000	2,000	8,000
Construction des chantiers de construction					100,000
Entretien du collége naval	35,000	80,000	80,000	80,000	275,000
Entretien des casernes		50,000	60,000	75,000	185,000
(b) Entretien des chantiers de construction	210,000	270,000	300,000	350,000	1,130,000
Personnel de l'état-major	60,000	70,000	75,000	80,000	285,000
Provisions de réserves	50,000			100,000	150,000
Provisions d'ordonnance	100,000			200,000	300,000
Dépenses imprévues	120,000	130,000	144,000	155,000	549,000
Total	1,250,000	1,447,000	1,704,000	2,284,000	6,685,000

Cette évaluation n'est qu'approximative, mais on trouvera probablement qu'elle est au-dessus plutôt qu'au-dessous de la réalité.

Elle ne prévoit qu'aucun des navires préposés dans le programme du Gouvernement sera complété dans les quatre ans ; si un de ces navires était complété et mis en service avant l'expiration des quatre ans, il faudrait ajouter le coût de l'entretien, etc.

(a) Augmentation annuelle due à l'augmentation du nombre d'entrées annuelles.

(b) A mesure que la construction des navires approchera de sa fin, les cours à construction devront être agrandies.

Autres augmentations dues à l'expansion du service.

Sir FREDERICK BORDEN.

FRAIS ANNUELS ESTIMATIFS.

Navires.	Officiers et matelots.	Paie, suppléments, nourriture, etc.	Entretien.	Total.
		$	$	$
Halifax—				
2 Bristols	40 officiers 742 matelots	443,000	265,000	708,000
*1 Boadicée	17 officiers 261 matelots	226,000	150,000	376,000
6 Contre-torpilleurs	30 officiers 546 matelots	335,000	428,000	763,000
†Chantier		100,000	100,000	200,000
Magasins, personnel, etc.			75,000	75,000
Recrues		200,000		200,000
Collège			80,000	80,000
Esquimault—				
2 Bristols	40 officiers 742 matelots	443,000	265,000	708,000
1 Rainbow	16 officiers 163 matelots	115,000	115,000	230,000
†Chantier		90,000	70,000	160,000
Etat-major		80,000		80,000
Dépenses éventuelles				100,000
Total		2,032,000	1,548,000	3,680,000

* Bien que le nom de "Boadicée" figure ici, ce sont les frais d'entretien du "Niobé" qui sont indiqués, frais plus élevés que ceux du "Boadicée". On a fait cette substitution en prévision du remplacement du "Boadicée" par le "Niobé" comme premier des contre-torpilleurs.

† Fondé sur une évaluation de l'amirauté.

FRAIS DE CONSTRUCTION ESTIMATIFS.

Navire.	Brève indication de la nature du navire et de son armement.	Frais de construction évalués d'après les prix courants en G.-B.
		$
Bristol	Croiseur protégé, 4,800 tonnes, longueur 450	1,885,000
"	Largeur 47, tirant 16. chevaux 22,000	1,885,000
"	Vitesse 25 nœuds, turbines	1,885,000
"	Armement non déterminé	1,885,000
* "Boadicé"	Croiseur non cuirassé, 3,300 tonnes, longueur 385 Largeur 41, tirant 13·6, chevaux 18,000 Vitesse 25, armement 6·4-p., 3 tubes lance-torpilles	1,750,000
Contre-torpilleur		400,000
"	Type River perfectionné, 935 tonnes, longueur 280	400,000
"	Largeur 26, tirant 9, chevaux 15,500	400,000
"	Vitesse 27 nœuds, armement 2·4-p	400,000
"	2 tubes lance-torpilles	400,000
"		400,000

11 navires coûtant	$	11,690,000
*Moins écart par rapport au "Niobe"		675,000
	$	11,015,000
Collège de marine		150,000
Aménagement et ateliers		50,000
Deux maisons, capitaine du collège et directeur des études		15,000
Magasins et salle d'exercices		200,000
Batterie pour canons de gros et petit calibres		20,000
Matériel		110,000
Changements à l'hôtel de l'amirauté pour les officiers aux casernes		70,000
Chantiers de construction		100,000
Total des travaux de construction	$	715,000
Total des frais de construction des navires et des bâtiments	$	11,730,000

Quant aux frais de construction, le chiffre en est déterminé d'après les prix courants en Angleterre. Bien entendu, les frais de nourriture, d'entretien et autres de même nature, sont fondés sur les prix courants au Canada, mais les frais de construction sont estimés d'après les prix courants en Angleterre, et c'est ce qu'il faut bien comprendre. Je ne suis pas en mesure de dire quelle sera la dépense en plus, en raison de la construction de ces navires au Canada, mais il n'est pas contestable que la dépense en sera augmentée. Dans l'intérêt du Canada, comme l'ont fait observer nombre de députés, tant conservateurs que libéraux, il serait très opportun qu'ils fussent construits au pays, si le surcroît des frais n'est pas trop excessif. Il n'est possible de s'en assurer qu'en faisant appel de soumissions, et, bien entendu, nous n'y manquerons pas. Il paraîtrait qu'en substituant le "Niobé" au "Boadicée," lequel figure dans la note comme coûtant $1,750,000, la dépense sera de $11,015,000. Le "Niobé" doit porter l'école navale et l'acquisition doit en être faite très prochainement, le prix en sera de $1,075,000. La différence de $675,000 entre le prix du "Boadicée" et celui du "Niobé" va faire tomber le chiffre estimatif de $11,690,000 à $11,015,000. Puis nous avons les évaluations en vue de l'établissement d'un collège naval, frais d'aménagement de ce collège, ateliers, deux maisons, casernes, etc. Inutile d'indiquer les item en détail; ils forment un total de $715,000.

L'hon. M. FOSTER: Aux prix du Canada?

Sir FREDERICK BORDEN: Oui. L'évaluation de $715,000 est faite d'après les prix courants au Canada. Il s'agit de la construction de bâtiments qu'il faudra plusieurs années pour terminer. Ainsi, le total des frais de construction sera pour les navires et les bâtiments de $11,730,000 dont $11,000,000 à peu près sont fondés sur une estimation aux prix courants en Angleterre.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je me proposais de dire un mot seulement quant à la dépense annuelle. L'honorable représentant de Grey-est (M. Sproule), a signalé ce qu'il appelle l'inauguration de l'ère du militarisme; à son avis, cette dépense devra augmenter infailliblement d'année en année, de même que les frais de la milice, de manière à former un jour une taxe très lourde. Or, les dépenses pour la milice au Canada s'élèvent à 80 cents par tête de la population actuelle; et, si je ne me trompe, une fois les frais de construction effectués, la dépense pour la marine jointe à celle pour la milice ne s'élèvera pas à plus de $1.25 par tête de la population actuelle du Canada; et je prévois que l'accroissement de la population qui va se produire d'année en année va maintenir cette contribution au même prorata. Il ne me semble pas que ce soit excessif qu'une dépense totale de $1.25 par tête en vue de la défense du territoire, pour un pays comme le Canada riche et prospère. Ainsi donc, que l'honorable représentant de Grey-est prenne patience et ne se tracasse pas l'esprit sur cette question de frais.

M. SPROULE: N'est-il pas vrai que depuis que la milice a été réorganisée, ses frais qui s'élevaient naguère à $2,500,000, ont atteint le chiffre de $6,500,000 par année? Dès lors, ne pouvons-nous pas raisonnablement nous attendre à une augmentation correspondante dans les dépenses pour la marine?

Sir FREDERICK BORDEN: Je ne le pense pas. L'honorable député l'a déclaré l'autre jour, et avec raison, les dépenses pour la milice se sont accrues; mais il n'a pas déclaré qu'une très grande partie de ce surcroît de dépenses provenait de ce que nous nous sommes chargés de l'entretien des garnisons d'Halifax et d'Esquimalt et de ce que nous avons porté l'effectif de la troupe permanente, de 800 ou 900 hommes qu'il était, à 3,000 hommes à peu près. C'est ce qui explique en grande partie l'augmentation de la dépense pour la milice; et je suis sûr que l'honorable député ne nous condamne pas d'avoir soulagé le contribuable anglais dans cette mesure.

M. SPROULE: Ce à quoi je trouve à redire, c'est ceci: tandis qu'en 1896, les officiers et fonctionnaires de la milice imposaient au pays une dépense de $16,000, ceux qui font la même besogne aujourd'hui nous coûtent $73,000.

Sir FREDERICK BORDEN: Je n'entends pas qu'on me détourne de mon sujet pour m'occuper de cette autre question; j'ai indiqué à maintes et maintes reprises les raisons de ce changement, et j'ai déposé sur le bureau de la Chambre une note du major général sir Percy Lake montrant comment s'était produite jusqu'au dernier dollar cette augmentation.

M. SPROULE: Le ministre s'oppose-t-il à ce que je m'efforce d'obtenir une vue claire de la question?

Sir FREDERICK BORDEN: Je pense qu'on devrait me laisser terminer mon discours. Depuis trente-six ans que je siège au Parlement, je ne sache pas qu'il se soit jamais produit pareille interruption. Quand un ministre cherche à donner des explications sur un sujet important, qu'on soit satisfait ou non de ce qu'il dit, il est d'habitude qu'on lui prête l'oreille. Quant au prorata de la taxe, je n'en dirai pas davantage. L'honorable député, à la qua-

trième partie de sa résolution, s'exprime en ces termes:

Qu'aucun programme définitif, entraînant une forte mise de fonds dans les années à venir pour une semblable fin, ne devrait être adopté avant d'avoir été soumis au peuple et avoir reçu son approbation.

C'est là, monsieur l'Orateur, une proposition renversante, après ce qui s'est passé il y a dix mois. Les élections venaient d'avoir lieu; l'honorable représentant de Toronto-nord, (M. Foster) à peine le résultat connu, souleva la question de la défense navale. Elle fut l'objet d'un examen attentif, et une certaine ligne de conduite fut adoptée à l'unanimité. Dans le temps, personne ne prétendit qu'il était de notre devoir de consulter le pays sur une question de cette nature.

J'ose affirmer que jamais, dans le parlement britannique, ni même dans le Parlement canadien, on n'a eu connaissance d'une interprétation aussi fausse du gouvernement responsable. Le peuple nous a envoyés ici pour y traiter toutes les questions publiques de quelque importance. Chaque fois qu'une question importante sera soulevée, prétendra-t-on qu'il nous faudra retourner devant le peuple, surtout après que le Parlement aura donné son adhésion unanime à une certaine ligne de conduite? Assurément, je crois que l'honorable député ne peut être sérieux. On me rappelle que ce sont les honorables députés eux-mêmes qui ont suggéré d'ajouter à la résolution de mars dernier les mots à l'effet que nous ne devons pas différer, mais que nous devons nous mettre immédiatement à l'œuvre pour organiser une marine. J'ai lu des extraits des discours des honorables députés pour prouver qu'ils se sont montrés d enthousiastes partisans de la création immédiate d'une marine. Cependant, on nous dit aujourd'hui que nous devrions retourner devant le peuple. Mais l'honorable député ne me fait pas l'effet de croire qu'il soit de toute nécessité d'aller devant le peuple pour lui demander d'approuver la proposition ayant pour but de lui imposer une taxe de $25,000,000 afin d'acheter deux dreadnoughts. Mais, monsieur l'Orateur, chacun sait que la loi concernant la milice du Canada depuis cinquante ans, et je pourrais dire depuis que le Canada jouit d'un gouvernement responsable, contient des dispositions pour l'organisation d'une milice navale. Ce programme n'est donc pas nouveau. Il est dans nos statuts autorisés par le peuple; il a toujours été parfaitement entendu que le Canada avait là l'autorisation, dès que ses finances le lui permettraient, d'assumer la responsabilité additionnelle de la défense navale.

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

Reprise de la séance.

Sir FREDERICK BORDEN: Je veux tout simplement ajouter à ce que j'ai dit relativement aux remarques de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) que je constate qu'il est opposé à toute espèce de dépense militaire ou défensive. Si je le comprends bien il est anti-militariste et semble croire que toute dépense de ce genre doit être considérée comme étant une concession faite au militarisme.

Je comprends alors pourquoi mon honorable ami de Grey-est doit être en faveur de cette résolution. L'autre soir, il a déclaré qu'il était en faveur d'une dépense de $25,000,000 pour des dreadnoughts, mais qu'il ne voudrait pas que l'on fît plus, parce que cette dépense serait suffisante. A son point de vue, ce serait une manière habile d'échapper à toute dépense future parce que, probablement, on ne nous ferait pas d'autre demande avant qu'une nouvelle génération ait succédé à la génération actuelle, ou avant 20 ans. C'est donc pour des motifs d'économie que mon honorable ami appuie la résolution du chef de l'opposition. Le don de $25,000,000 offrirait peut-être un moyen peu coûteux de nous libérer de nos obligations, car il se pourrait que nous ne fussions jamais tenus de donner davantage, et, dans tous les cas, il n'y aurait probablement pas d'autre demande avant vingt ans. La dernière partie de la résolution de mon honorable ami le chef de l'opposition se lit comme suit:

Que, entre temps....

C'est-à-dire avant que la création d'une marine fût soumise à la considération du peuple.

Que, entre temps, le meilleur moyen de satisfaire au devoir immédiat du Canada, et de venir en aide aux nécessités imminentes de l'empire, est de mettre sans délai à la disposition des autorités impériales, à titre de contribution volontaire et loyale de la part du peuple canadien, une somme suffisante pour acheter ou construire deux bâtiments de guerre ou cuirassés du type Dreadnought le plus moderne, laissant à l'amirauté la latitude complète de dépenser cette somme à tels moments et pour telles fins de défense navale qui, à son avis, pourront le mieux contribuer à augmenter la force unie de l'empire, et à en assurer ainsi la paix et la sécurité.

De sorte que ce ne sont pas nécessairement des dreadnoughts que recommande l'honorable député. C'est tout ce qu'il plaira au gouvernement britannique de se procurer au moyen d'une dépense d'argent pour la marine britannique. Mon honorable ami et ses partisans ont basé cette résolution sur l'idée qu'il existe une crise et qu'il y a urgence. Autrement, il n'y a ni raison ni excuse pour soumettre une semblable proposition à la Chambre. Parce

qu'il y a urgence, l'honorable député propose que nous fassions à l'amirauté britannique un cadeau de $25,000,000 pour acheter deux dreadnought ou tout autre chose qu'elle pourra désirer pour la défense navale. Mais quand cette crise a-t-elle éclaté? Quand cette urgence s'est-elle fait sentir? J'ai démontré que dans l'esprit de l'honorable député et de son lieutenant l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), il n'y avait ni crise ni urgence en mars dernier. J'ai lu le discours que le chef de l'opposition a prononcé à Londres en juillet dernier.

Il en ressort qu'à son avis il n'y avait pas de crise alors. Etait-ce parce que mon honorable ami avait contemplé le magnifique déploiement de vaisseaux de guerre dans la Tamise, déploiement dont il a parlé si éloquemment il y a quelques semaines, que son esprit gardait alors le bel équilibre dont il jouissait en mars dernier? Est-ce pour cela qu'il n'a pas alors vu de crise, bien qu'il fût alors à Londres, au cœur même de l'empire, où l'on devrait pouvoir la retrouver si elle existait quelque part. Au contraire, l'honorable député a alors déclaré qu'il était en faveur d'une marine canadienne et contre le don de dreadnoughts. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) nous a dit à Halifax, au mois d'août dernier, que le programme convenable consistait dans la création d'une marine canadienne. Il n'y avait alors aucun indice de danger imminent. Il n'y en avait pas davantage en octobre, car, à Toronto, ces deux honorables députés ont donné au public l'assurance qu'ils étaient encore fermement convaincus de l'opportunité de construire une marine canadienne. Ce n'est certainement pas en novembre, car nous avons alors eu les mêmes assurances. Ce n'est pas en décembre, car dans la ville de Montréal, j'ai eu l'honneur d'entendre mon honorable ami le chef de l'opposition prononcer un discours très éloquent en faveur de l'adoption d'un programme canadien et de la création d'une marine canadienne. Alors, quand cette crise s'est-elle déclarée et d'où est-elle venue? Comme je l'ai dit, ses premiers symptômes se sont manifestés le 12 janvier dernier, alors que mon honorable ami a donné des signes de l'existence dans son esprit de certains germes précurseurs d'une attaque de la "peur bleue", dirai-je de la crainte de quelque crise imminente. Dans la marine anglaise il y a ce que l'on nomme depuis longtemps l'école de la mer bleue, et au cours des récentes élections de la mère patrie, quelqu'un a fait remarquer qu'une nouvelle école a été fondée en Angleterre: l'école de la peur bleue. On sait que durant les récentes élections en Angleterre, on a exploité la menace de l'invasion allemande.

Eh bien, monsieur l'Orateur, l'honorable député a jugé à propos de lancer son programme. Ce programme consiste à donner à l'amirauté de la mère patrie une somme d'argent suffisante pour acheter deux dreadnoughts. Quelles seront les conséquences qui résulteront de ce programme? Il en résultera certainement des retards en ce qui concerne les débuts, la construction et l'organisation d'une marine canadienne devant coopérer quand on le demandera, avec la marine britannique. Comme je l'ai démontré, il en résultera une lourde dépense sans bénéfice direct en ce qui concerne la construction d'une marine canadienne. Nous avons une population de sept millions et demi. Il y a des années nous avons entrepris la défense de ce pays par terre. Il y a dix mois tout le monde admettait que le temps est arrivé où nous devrions entreprendre la défense par mer. Mais cette proposition des honorables députés de la gauche équivaut à éluder la question. Cela équivaut à dépenser $25,000,000, sans contribuer en aucune manière, en tant qu'il s'agit du personnel de la construction des navires, des docks de tout autre travail important—à la construction d'une marine ou à l'éducation du peuple du Canada en ce qui concerne la coopération avec la mère patrie pour notre propre défense.

Je réclame votre indulgence, pour quelques instants, monsieur l'Orateur, et je vais lire quelques autorités au sujet de cette question de savoir s'il y a ou s'il n'y a pas urgence. Il me semble que c'est là une question très importante. Car s'il n'y a pas urgence, alors la résolution de mon honorable ami est inopportune. Et je crois pouvoir démontrer sans beaucoup de difficulté qu'il n'y a pas urgence. Ceci est une question sérieuse et que nous devons aborder sérieusement. Nous devons faire tout ce que nous pouvons pour nous renseigner au sujet de cette question. Je me propose d'abord de lire un court extrait d'une déclaration de sir William White, ex-constructeur de la marine britannique, un homme qui est censé être bien au fait de la puissance de la marine britannique et de la nature et de la force des autres marines de l'univers. Sir William White dit:

> L'activité de l'Allemagne en fait de construction de navires de guerre, attire plus fortement l'attention au moment actuel et il y a une tendance à envisager l'état de choses actuel comme s'il était sans précédent. Tout homme au courant des événements qui se sont produits depuis un demi-siècle (depuis le commencement de l'ère des cuirassés) sait qu'il n'en est pas ainsi. Cette période a été remarquable par une succession de luttes pour la suprématie de la puissance navale, et il y a eu dans le passé des situations plus critiques que celle qui existe aujourd'hui. De 1857 à 1870, la France a été une rivale formidable; de fait, pendant les dix premières années de cette période, sa flotte de guerre était plus forte, relativement à la marine britan-

nique, que ne l'a jamais été depuis celle de toute autre puissance isolée. La force combinée des flottes française et russe a fourni le type de force adopté par les gouvernements britanniques depuis 1887 jusqu'à nos jours. Et les grands programmes de construction de navires, mis à effet dans le Naval Defence Act de 1889, le programme Spencer, de 1893 et le programme Goschen qui l'a suivi, étaient franchement basés sur cette considération. Il fut un temps où la force relative de la marine royale et des flottes alliées de France et de Russie offrait plus de causes d'anxiété que n'en pourrait justifier aucune des conditions immédiates ou probables.

Puis, je me propose de lire un passage ou deux du "Times" de Londres. Depuis plusieurs semaines, dans tous les cas, durant les élections en Angleterre, le "Times" de Londres a publié des articles ayant pour but d'alarmer autant que possible le peuple anglais et de lui faire croire que le gouvernement actuel de l'Angleterre, n'a pas fait et ne fait pas ce qu'il devrait faire, et que les préparatifs faits par l'Allemagne offrent un certain danger. J'ai ici un article dû à la plume d'un écrivain très compétent, l'article écrit à l'occasion du soixante-neuvième anniversaire de la naissance de lord Fisher, qui a récemment quitté la marine et qui, comme chacun le sait, a été pendant cinq ans premier lord de l'Amirauté. Je cite le "Times" du 28 janvier dernier.

L'hon. M. FOSTER: Ce n'est pas un article de fond?

Sir FREDERICK BORDEN: Non, ce n'est pas un article de fond.

Cet article sort de la plume d'un écrivain bien connu qui fournit constamment au "Times" des articles sur des questions militaires et sur la défense:

La réforme la plus frappante effectuée par lord Fisher, bien que, à notre avis, ce ne soit pas la plus importante, est l'inauguration du type de vaisseau de combat, le "Dreadnought." Il y a peu à dire sur cette question. C'est un sujet hérissé de termes techniques peu propres à une discussion populaire et il prête décidément aux objections. D'aucuns pensent que l'inauguration du type "Dreadnought" en 1905 a été prématurée, qu'on l'a adopté trop à la hâte, comme le prouvent, prétend-on, les modifications qu'on a adoptées successivement aux divers navires du même type, tant au pays qu'à l'étranger, et que cette innovation a abouti à un énorme accroissement des dépenses navales qu'on aurait pu ajourner, sinon éviter tout à fait. La réponse à ces critiques nécessiterait ce genre de discussion que nous désirons éviter aujourd'hui. Voici les faits essentiels et bien reconnus: d'abord, toutes les grandes puissances navales ont adopté le type "Dreadnought", avec les seules modifications que le temps et l'expérience nous ont nous-mêmes suggérées ainsi qu'aux autres pays; en deuxième lieu, l'inauguration de ce type a abouti à une halte bien marquée dans le développement du programme de construction des autres puissances; troisièmement, la durée de cette halte a permis au pays de prendre le devant dans la construction des dreadnoughts et cette supériorité, il ne tient qu'à nous de la conserver et nous ne la perdrions que par notre lâcheté.

Plus loin, l'auteur ajoute:

En consultant la liste de la marine et autres documents officiels accessibles à tous, chacun peut, a son propre bénéfice, établir la comparaison entre la puissance des forces navales et armées en guerre actuellement dans nos propres eaux, à la fin de 1904 et au commencement de 1910. Ces dates couvrent toute la période de l'administration de lord Fisher. Voici ces chiffres. Pareil examen des périodes intermédiaires montrerait que le développement s'est poursuivi sans interruption:

	1904.	1910.
Navires de combat	16	44
Croiseurs de 1° classe	13	37
Petits croiseurs et cannonnières	30	58
Contre-torpilleurs	24	12
Torpilleurs	16	88
Bateaux sous-marins		50

Nous devons nous borner à ces chiffres, bien que nous n'ayons nullement dit toutes les réformes effectuées par l'Amirauté, dans presque tous les départements de l'administration navale, sous le régime de lord Fisher.

Voilà la situation qu'occupe aujourd'hui l'Angleterre, comparativement à celle qu'elle occupait en 1904.

L'hon. M. FOSTER: Quel est l'auteur de cet article?

Sir FREDERICK BORDEN: L'article n'est pas signé, mais l'auteur, je suppose, est M. Amery. Venant du "Times", nous pouvons accepter cet article comme faisant autorité; et c'est là un tableau que le "Times" n'aurait pas publié, s'il n'en eût pas vérifié les chiffres.

M. MIDDLEBRO: L'auteur de cet article n'est-il pas un certain M. Amery qui, en préconisant ces opinions, a mordu la poussière, à la dernière grande consultation populaire, en Angleterre?

Sir FREDERICK BORDEN: Je ne saurais dire quelles opinions il a soutenues; je sais seulement que le "Times", de Londres, a fait l'impossible pour soulever l'opinion publique en Angleterre et la convaincre que les dépenses effectuées pour la marine étaient insuffisantes, et qu'il existait quelque danger du côté de l'Allemagne. Je vais donner lecture des opinions de quelques autres autorités, en commençant par le premier ministre d'Angleterre. Le 10 novembre, au banquet du lord maire, M. Asquith disait:

Lorsque j'ai porté la parole devant votre prédécesseur, ici même, l'an dernier, le ciel de la politique internationale ici et en Europe était quelque peu sombre; il y avait à l'horizon certains signes avant-coureurs d'une tempête. Ce soir, je suis bien aise de pouvoir por-

ter la parole devant vous, sans éprouver ces secrètes appréhensions qu'il n'était pas absolument possible alors d'éliminer.

Les députés de la gauche auraient dû présenter leur résolution en mars dernier; elle aurait alors précédé ces embarras qui existaient alors, au dire du premier ministre, et qui heureusement sont disparus depuis. Il ajoute:

Si je mentionne un instant l'Allemagne, c'est pour répéter que je ne connais absolument rien qui s'oppose à une entente parfaitement amicale; entente qui est, je crois, l'objectif caressé par les hommes d'Etat les plus distingués ainsi que par les forces morales et sociales des deux pays.

C'est au banquet du lord maire que furent prononcées ces paroles. De nouveau, le 21 décembre, M. Asquith disait:

Disons une fois pour toutes que la marine est en mesure de maintenir, non seulement maintenant, mais encore à l'avenir, notre empire de la mer, et de garantir l'intégrité de notre territoire, d'assurer la protection de notre commerce, et l'inviolabilité de notre empire.

Jamais, à mon avis, depuis la fin de la grande guerre, il y a près d'un siècle, la marine et l'armée n'ont été mieux organisés qu'elles le sont aujourd'hui.

De nouveau le 19 janvier, M. Asquith dit:

Disons une fois pour toutes—et c'est avec pleine délibération et après une longue et minutieuse enquête que je le déclare—notre marine aujourd'hui est parfaitement en mesure de maintenir, non seulement cette année, mais encore dans les années à venir, notre empire de la mer, si jamais ce qu'à Dieu ne plaise, il devenait nécessaire de garantir l'intégrité de notre territoire, d'assurer la protection de notre commerce et l'inviolabilité de notre empire.

M. McKenna, le premier lord de l'amirauté, a prononcé dernièrement les paroles que voici:

On dit que nous sommes arriérés, comparativement à l'Allemagne. Aujourd'hui, la Grande-Bretagne a 7 dreadnoughts, armés en guerre; l'Allemagne en a 2. Quand l'Allemagne en aura 4 armés en guerre, la Grande-Bretagne en aura 10. Quand l'Allemagne en aura 5 armés en guerre, la Grande-Bretagne en aura 12. Quand l'Allemagne en aura 9 armés en guerre, la Grande-Bretagne en aura 14. Quand l'Allemagne en aura 11 armés en guerre, la Grande-Bretagne en aura 16. Quand l'Allemagne en aura 13 armés en guerre, la Grande-Bretagne en aura 20.

Nous voici rendus au 31 mars 1912.

Jusqu'aujourd'hui, nul programme dans les autres pays n'est allé au delà de cette période. L'an prochain verra son propre programme et sans aucun doute, les chiffres seront tout aussi satisfaisants et donneront pleine et entière sécurité au pays, pour les années subséquentes.

Le 11 janvier à peine, sir Edward Grey disait:

Sir FREDERICK BORDEN.

En ce qui concerne les relations entre le gouvernement britannique et le gouvernement allemand, jamais on n'a moins raison qu'aujourd'hui de parler de perspectives de guerre.

C'est le secrétaire d'Etat aux affaires étrangères en Angleterre qui dit:

Jamais encore nous n'avons trouvé par le passé, le gouvernement allemand plus disposé qu'il ne l'est aujourd'hui à débattre et à étudier dans un esprit de conciliation ces questions qui surgissent entre nous. Il est possible que, plus tard, il intervienne quelque convention de nature purement volontaire; mais si jamais pareil arrangement se réalise, ce ne sera nullement le résultat de la pression exercée de part et d'autre. Ce sera tout simplement la résultante d'une somme égale de bon vouloir réciproque.

Voici un extrait d'un journal allemand:

N'eussions-nous fait nôtre une bonne partie de l'humour de Shakespeare, qui sait si nous n'aurions pas déjà depuis longtemps adressé une note diplomatique à Downing-Street, avec prière d'éliminer l'épouvantail allemand de toutes ces batailles politiques; mais de notre côté de la Manche, voilà déjà longtemps que nous avons compris le but visé par cette manœuvre électorale en Angleterre; seulement nous remercions les chefs du gouvernement britannique au pouvoir de l'honorable effort qu'ils tentent pour mettre sous leur véritable jour les allégations des conservateurs et des unionistes sur les noirs desseins de l'Allemagne et de les signaler comme un truc électoral, d'un bon goût fort problématique, et tout à fait indigne d'hommes respectables.

Voici un extrait d'un article emprunté à la "Review" d'Edinbourgh. L'auteur de cet article fait l'examen de plusieurs ouvrages allemands et il donne pour titre à cet article: "Relations anglo-allemandes." La publication de cet écrit dans la "Review" d'Edinbourgh en garantit le caractère respectable. Voici ce que dit l'auteur:

Il n'est donc nullement besoin de rien d'aussi précis et de si catégorique qu'une convention entre deux nations, puisque nous n'avons pas de différend à régler. Ce qu'il faut surtout, pour perfectionner nos relations, c'est de mieux mettre en relief les intérêts et les glorieux souvenirs qui nous sont communs et d'assurer une plus parfaite intelligence de notre histoire réciproque, de nos bonnes comme de nos mauvaises qualités et même des griefs réels que nous nourrissons réciproquement.

Surtout faut-il bien se garder de croire que chaque nation conspire l'une contre l'autre. Il y a sans doute en Angleterre des gens qui voudraient anéantir la flotte allemande et ruiner son commerce, tout comme il y a, en Allemagne, des individus qui voudraient rendre le réciproque, à l'Angleterre. Mais dans tous les pays on rencontre pareils extrémistes. Tous les Russes n'ont pas encore renoncé au rêve si longtemps caressé, de s'annexer l'empire des Indes, comme il existe nombre de citoyens des Etats-Unis ayant à cœur de s'attaquer au lion britannique. Ainsi il y a encore des Canadiens....

Ils ne sont pas nombreux, j'espère.

....qui manquent de loyalisme envers l'empire britannique, et quelques Boers de l'intérieur qui arboreraient volontiers le drapeau républicain, demain même, si faire se pouvait. Mais il est indigne d'un grand peuple de prendre toutes ces vantardises et ces mécontentements d'esprits chagrins pour l'expression des projets ambitieux d'un autre pays ou bien de traiter les théories du pangermanisme ou du panslavisme ou de l'impérialisme britannique sous leurs formes les plus bruyantes, comme des menaces perpétuelles à propre sécurité d'un chacun. En outre, il convient de ne pas prendre trop au sérieux, toute expression exagérée des idéals nationaux, même quand c'est un Bismarck qui les énonce. Sans doute, toute nation importante croit ou a cru que le monde y gagnerait, si l'influence de cette nation était dominante et en théorie elle serait prête à assurer cette suprématie. C'est là un instinct bien naturel et un désir bien pardonnable. Mais l'existence de ce désir n'implique nullement que cette conviction doive, à un moment donné, fatalement se manifester ou se traduire en actes, quand bien même cette tentative aboutirait au succès. Les chauvins les plus extrêmes ne seraient pas assez insensés pour vouloir peindre en voyage la carte du monde tout entier, si la chose était possible; encore bien moins le commun des Anglais y songerait-il.

A mon avis, il importe d'étudier à fond cette question de panique. Je veux citer quelques lignes d'un remarquable article dans lequel a puisé quelques extraits le chef de l'opposition, dans son discours du 12 janvier dernier. Cet article a paru dans le dernier numéro de la publication "Navy League Annual", dans le rédacteur est Alen H. Burgoyne et l'auteur de cet article est un allemand distingué, Graf Ernst Von Reventlow. Cet article porte en titre: "Le système naval de l'Allemagne et ses relations avec l'Angleterre". L'auteur dit:

J'en reviens à la maîtresse question: L'objectif poursuivi dans le programme de construction navale de l'Allemagne, à savoir: la protection du commerce des colonies et des intérêts d'outre-mer; ce qui, naturellement embrasse la protection de nos propres côtes. Les mots qui figurent dans le préambule du bill de la marine... que même la plus grande puissance maritime doit hésiter, ayant de nous attaquer, à moins qu'elle ne veuille compromettre sa situation internationale...

Paroles que le chef de l'opposition a cité dans un but différent.

....n'affirment nullement que notre flotte doive être égale ou supérieure à la flotte britannique. Si nous désirons comprendre absolument le sens de cette phrase, nous devons l'étudier en nous plaçant à deux points de vue différents: la possibilité d'une guerre d'abord et ensuite le moyen d'éviter la guerre.

Il dit encore:

Nous pourrions décrire dans ses grandes lignes le rapport qui existe entre le programme de notre flotte et l'état de guerre lui-même, dans les termes suivants: il nous suffit à nous, Allemands, que l'Angleterre reconnaisse que par la suite elle ne peut pas faire le blocus des côtes allemandes. Notre objet est donc ainsi purement défensif. Toutefois il apparaît en même temps à première vue, qu'il existe une dualité irréconciliable de conception et d'intention, car l'Angleterre considère que c'est son droit de protection d'avancer sa ligne de défense jusque sur les côtes de son adversaire. Il a même été déclaré récemment dans un journal anglais que dans une future guerre européenne, la ligne de défense des intérêts britanniques devrait être portée en avant jusque dans la vallée de la Meuse. D'un autre côté, nous ne pouvons pas, nous, Allemands, accepter cette prétention et considérer de notre part que c'est une action défensive de faire des préparatifs en vue de rendre impossible, dans une guerre future, que la ligne de défense d'un ennemi soit reportée jusque sur nos côtes. Je suis d'avis que le malaise et l'appréhension qu'éprouvent d'éminents politiques et experts anglais, reposent précisément sur cette idée. Aucun de ces hommes éminents et expérimentés n'a jamais cru à l'absurdité d'une invasion, à l'exception peut-être de quelques fanatiques. Ce n'est après tout que le droit des hommes politiques si, en Angleterre le spectre de l'invasion est utilisé dans un but d'agitation, et pour influencer l'opinion publique au sujet de la marine; cela ne fait du tort que lorsqu'il en résulte plus de mal que de bien. A tout prendre, la peur de l'invasion a été en Angleterre un bon moyen de créer de l'agitation en faveur de la marine et chose assez étrange, beaucoup de monde en Allemagne pensent que même les animaux et les hommes d'Etat croient sérieusement à ce spectre lorsqu'il est probable que c'est la question du blocus seulement qui les occupe. Il est bien connu que pour empêcher un blocus ou pour l'entraver, il ne faut pas de petits navires; celui qui est sur la défensive doit être soutenu par une flotte puissante de cuirassés. Un exemple à l'appui a été fourni sur une petite échelle par Port-Arthur, où les torpilleurs russes n'ont jamais approché de la flotte ennemie, parce qu'ils n'étaient pas soutenus par une flotte de cuirassés.

Je désire maintenant donner lecture d'un très court extrait d'un discours prononcé à Londres, il n'y a que quelques jours, par l'ambassadeur d'Allemagne, à l'occasion de l'anniversaire de la naissance de l'empereur.

D'après le compte rendu du "Times" du 29 janvier, le comte Wolff Metternich a dit:

Nous construisons notre flotte en conformité du programme qui est connu depuis dix ans et qui a été établi par une loi du parlement. En dépit des nécessités commerciales qui nous obligent à nous éloigner très loin, le centre de notre existence se trouve dans la mère patrie que l'armée est appelée tout d'abord à protéger. Par conséquent, ce n'est pas une nécessité pour nous et nous n'avons pas cette prétention de devenir les plus forts sur mer. L'océan est libre et conformément aux conceptions de toutes les nations civilisées, il n'appartient pas seulement à une puissance unique. Nous ne désirons pas avoir la maîtrise des mers, mais nous désirons occuper une place respectable, conforme à nos intérêts

commerciaux et coloniaux. Mais ni notre flotte ni notre armée ne menacent personne tant que nous ne sommes pas menacés nous-mêmes. Puisque nous n'avons aucune intention de rivaliser pour la suprématie sur la mer, est-il raisonnable de supposer que nous cherchons à être englobés dans une guerre navale, lorsque nous savons que nous sommes beaucoup plus forts sur terre?

Si nous nous arrêtons un moment pour réfléchir, il me semble que nous devrions admettre que l'Allemagne, avec ses grands intérêts, son industrie qui se développe rapidement, son immense commerce, ne fait pas autre chose que ce qu'une grande puissance doit faire, c'est-à-dire être attentive à la nécessité de défendre son commerce et son immense développement industriel. C'est ce que l'Allemagne aurait le devoir de faire et c'est ce qu'elle a un droit absolu de faire.

En présence de ces autorités que je me permets de considérer respectueusement comme supérieures à toutes celles de cette Chambre, au moins; en présence des raisons données, des déclarations faites par le premier ministre d'Angleterre, par le premier lord de l'amirauté anglaise par le ministre des affaires étrangères d'Angleterre, à savoir qu'il n'existe pas de danger et que la marine anglaise n'a jamais été plus forte ni mieux en état de lutter avec les marines du monde, qu'elle ne l'est aujourd'hui, il me semble que nous devrions accepter ces assurances, de préférence à la résolution effrayante de nos honorables amis de l'opposition.

En terminant, monsieur l'Orateur, je n'ajouterai que quelques mots. Personne de ce côté de la Chambre ne doute, et nous l'avons affirmé bien des fois, que la suprématie navale de l'Angleterre est nécessaire avant tout, non seulement au maintien de l'empire britannique mais à la conservation de la paix dans l'intérêt général de l'humanité. J'ai employé quelque temps, qui n'a pas été perdu, je l'espère, pour m'efforcer d'établir que la suprématie navale de l'Angleterre n'est pas en danger pour le moment, ni pour des années à venir. Nous désirons aider de tout notre pouvoir la mère patrie sur qui repose le très lourd fardeau de maintenir sa situation dont dépend notre existence. C'est à nous de considérer comment nous pouvons le faire pour le mieux. Est-ce par le moyen de la résolution proposée par les honorables députés de l'opposition, en dépensant $25,000,000 maintenant et en abandonnant le système régulier et l'effort que nous devrions tenter pour construire une ligne de défense sur mer qui sera utile immédiatement, mais qui sera de plus en plus utile dans l'avenir, quand elle sera plus nécessaire que maintenant ou durant les dix années prochaines Les conseils qui ont été donnés par les hommes d'Etat de l'Angleterre, par ses amiraux et ses généraux depuis longtemps tendent tous à montrer que la véritable méthode de venir en aide à la mère patrie en matière de défense est de faire en sorte que chacune des grandes nations qui composent l'empire soit forte par elle-même. C'est le système qui a été suivi dans ce pays à un certain degré du moins, en ce qui touche à nos forces militaires.

Nous sommes 7,500,000 Canadiens avec un revenu annuel de $100,000,000 et nous devrions être prêts, nous devrions être désireux d'enlever à la mère patrie la responsabilité de protéger nos côtes et nos ports. Faisons donc ce modeste pas qui consiste à prendre à notre charge nos lignes de défense nationale, politique qui n'est pas nouvelle ici et qui après des années d'expérience d'autres méthodes est aujourd'hui suivie par cette grande puissance sœur, l'Australie. Je donnerai donc le conseil qui sera accueilli je l'espère avec faveur par la grande majorité de la population de ce pays, à savoir que nous devrions traiter sérieusement la question de la défense nationale sur mer, que nous devrions l'adopter d'après le projet d'autonomie locale si bien établi par le très honorable chef du Gouvernement au mois de mars dernier et si cordialement approuvé alors par le leader de l'opposition. Il me semble que l'autonomie ne peut pas être mieux utilisée par les méthodes proposées par les honorables membres de l'opposition. L'autonomie ne consiste pas seulement dans le pouvoir de nous gouverner nous-mêmes, elle consiste dans l'emploi de ce pouvoir, de ces droits et de ces privilèges pour nous développer en tout ce qui peut former une nationalité. Il ne nous sert de rien de nous vanter d'être un pays autonome si nous faisons ce que l'honorable député de Toronto-nord désapprouvait tant et dont il parlait avec tant de mépris, il y a quelques mois à peine: si nous engageons quelqu'un pour faire ce qu'il incombe à nous-mêmes comme sujets britanniques libres, indépendants et autonomes. Cela ne serait plus de l'autonomie ce serait de l'atrophie dans le pire sens du mot.

Nous entendons beaucoup parler en ce moment d'impérialisme. Je n'ai pas l'habitude d'en tirer vanité, bien que j'aie autant le droit de le faire qu'aucun membre de cette Chambre ou que quiconque au Canada. J'ai fait quelques sacrifices et je me suis efforcé de faire quelque travail utile pour l'empire et pour la défense impériale. Mais ma notion de la formation d'un empire, mes idées d'un véritable impérialiste sont que chacune des grandes colonies qui composent le groupe de nations constituant ce grand empire, se mette à l'œuvre pour se développer au plus haut point.

Que chacune de ces colonies se fortifient en améliorant ses relations et ses voies commerciales et en développant dans son propre territoire ses grandes ressources naturelles, sans oublier son devoir relativement à la défense du territoire. De cette façon nous deviendrons forts. Je vais jusqu'au point de dire que je crois au Canada d'abord, je crois que cette idée devrait occuper la première place dans tous les esprits de ce pays, je crois que tous nos enfants devraient apprendre que leur premier devoir est de rendre leur pays fort.

Si ce système était adopté au Canada, en Australie, en Nouvelle-Zélande et dans la nouvelle colonie du Sud-Africain—qui est un des plus grands triomphes de la diplomatie britannique et des institutions britanniques—si nous entretenions de meilleures relations entre les colonies et avec la mère patrie, si nous serrions nos rangs dans une rivalité amicale, dans le commerce et dans les arts de la paix sans oublier de préparer des réserves raisonnables pour les besoins imprévus, en coopérant avec le grand centre et le cœur de l'empire, notre mot d'ordre devrait être "autonomie locale et unité impériale" car l'unité impériale, retenez bien mes paroles, dépend absolument et entièrement de l'autonomie locale.

L'hon. G. E. FOSTER (Toronto-nord): Je suis sûr que mon honorable ami ne trouvera pas mauvais de ma part que je ne commence pas et que je ne continue pas à répondre dans l'ordre de son long et, je crains bien d'être obligé de le dire, de son discours assez peu clair. Tout ce que j'ai pu saisir et qui mérite réponse, j'essayerai de ne pas l'oublier en développant mes observations d'une façon plus suivie que je ne pourrais le faire si je suivais pas à pas mon honorable ami dans son discours. J'ai en effet quelque peu à parler des observations présentées par le très honorable premier ministre qui a proposé la deuxième lecture du bill et qui a posé lui-même en Lincoln, d'après le jugement sage et prudent prononcé sur ce point par le député d'Ontario-sud (M. Fowke) et dont le discours sans doute est destiné à être la pièce de résistance dans le Canada en général et dans la province de Québec en particulier durant la campagne qui est ouverte actuellement et qui peut continuer pendant une période de temps plus ou moins longue.

En regardant mon très honorable ami et en l'écoutant, je pensais que son discours était après tout une justification adressée aux deux groupes de sentiments ou d'opinions qui existent dans le pays et qu'il n'était pas bien fixé lui-même sur celui des deux qui est le plus fort. Il me semblait que ce discours était fait par une personne qui craignait, d'un côté d'offrir trop et de l'autre d'offrir trop peu et qui s'attendait à du mécontentement des deux côtés. Il me semblait voir l'étape d'un homme qui n'a pas établi sa politique sur une conviction de longue date, mais qui s'est avancé dans le sentier tortueux des compromis et qui au lieu d'exprimer des sentiments forts et profonds devait se contenter des consolations mesquines d'une rhétorique aussi embrouillée que décevante.

Partant, l'honorable premier ministre s'est trouvé en contradiction avec lui-même et a dû recourir à des arguments qui pourront peut-être satisfaire un orateur de husting ordinaire, mais qui ne font guère honneur à un homme d'Etat de vingt-cinq ou trente années d'expérience.

On trouvera peut-être ce langage sévère, et je tiens à bien m'expliquer. Voici un ministre possédant une longue expérience et désirant, comme il le dit, mettre le couronnement à l'œuvre que lui et son parti ont accompli dans le pays. Quelles que soient les choses qu'il cherche à faire croire aux autres, pour sa part, il sait parfaitement qu'il est arrivé à un tournant de l'histoire de ce Parlement et de ce pays. Il propose une politique absolument nouvelle pour le peuple canadien, en dépit de tout ce qu'il puisse dire pour convaincre ses auditeurs que cette politique est déjà vieille et bien connue.

Il n'y a pas, à l'heure présente, un sujet de quelque importance qui soit moins compris, qui ait été moins étudié et moins discuté par les intelligents électeurs de ce vaste pays, que cette question soumise par le premier ministre, il y a quelques jours, et qui devra recevoir une solution d'ici à quelques semaines.

On se serait attendu, dans de pareilles circonstances, à ce qu'un premier ministre, parlant au Parlement et s'adressant à un peuple de sept millions et demi d'habitants, aurait parlé en homme d'Etat, se serait attaqué au cœur même du sujet, aurait démontré la nécessité de cette politique, en aurait expliqué les avantages, et puisqu'il demandait à ses collègues de cette Chambre et aux électeurs de ce pays de lui accorder des pouvoirs étendus, aurait donné à ces collègues et à ces électeurs de bonnes et solides raisons pour les amener à appuyer cette politique nouvelle.

Est-ce ce qu'il a fait? Il n'y a pas d'artifice que pourrait inventer le plus rusé des politiciens, auquel l'honorable premier ministre n'a pas eu recours. C'est une vieille tactique, bien connue, pour celui qui se croit dans une position faible, de fabriquer des mannequins, des hommes de paille, d'imaginer des hypothèses, de revenir sur des questions vidées depuis des siècles, pour détourner l'attention de la faiblesse de sa proposition.

Mon honorable ami s'est acquitté de cette tâche à la perfection. D'abord, lui, le pre-

mier ministre de ce pays, lui, l'homme d'Etat, au lieu de chercher à faire prévaloir sa manière de voir sur cette question de défense nationale et impériale, au sujet de laquelle les divisions de parti ne devraient pas exister, qui devraient être étudiée en dehors de toute préoccupation politique—il a manqué à son devoir et a débuté par une longue tirade contre les membres de la gauche auxquels il reproche leur manque de suite et d'entente.

L'esprit de suite, grands dieux! S'il y a dans tout le pays un homme en droit de parler de consistance en politique, ce n'est certainement pas l'honorable premier ministre. En quoi la force et la valeur de son projet seront-elles modifiées, parce que A B ou C, de la gauche, ne sont pas d'accord sur la meilleure politique à suivre dans cette circonscription? Ce désaccord fortifie-t-il la position de mon honorable ami? Non, mais à l'exemple des politiciens avisés, il a adopté cette tactique pour produire un effet qu'il espère lui être favorable, ou du moins défavorable à ses adversaires. Puisqu'il parle d'entente et de divergence d'opinion, je lui dirai que je préfère la divergence d'opinion unie à l'intégrité et à l'indépendance individuelle, que la conformité de vue obtenue au prix de la servilité et du sacrifice de la liberté individuelle. D'ailleurs, il y a une chose dont mon honorable ami peut être bien persuadé, c'est que dans les rangs de l'opposition il y a unanimité de vues et entente complète pour condamner le projet qu'il soumet à la Chambre.

Plusieurs DEPUTES: Oh! oh!

L'hon. M. FOSTER: On en aura bientôt la preuve. Il y a différentes manières d'obtenir l'uniformité. Cet après-midi, quand le premier lord de l'amirauté, c'est-à-dire le ministre de la Milice (M. Borden) prononçait le plus important de ses discours, je n'ai pu m'empêcher de remarquer le très grand nombre de sièges vides, du côté ministériel, et j'en ai conclu, de deux choses l'une: ou les partisans du ministère manquent totalement d'enthousiasme sur cette question, ou ils sont profondément divisés sur la politique du Gouvernement. L'une ou l'autre de ces conclusions est nécessairement vraie.

Il reste plusieurs manières d'obtenir l'uniformité et l'honorable premier ministre, les connaît bien. Il y a le caucus; il y a les poucettes; il y a le chevalet; il y a la chambre des réflexions. Si la chambre ne suffit pas à assurer l'uniformité, on applique les poucettes.

Si ces deux premiers moyens faillissent, on emploie le chevalet et on y étend le récalcitrant. Cent quarante hommes indépendents marchent à la suite de mon honorable ami—cent quarante hommes indépendants; la plupart sont des hommes instruits; des hommes résolus, hautement appréciés dans leurs circonscriptions respectives. Je me plais à croire qu'avant le "caucus" il existe certaines divergences d'opinion parmi eux, mais après, il n'en existe plus. Qu'on fasse un relevé des dix dernières années, qu'on alligne tous les projets iniques, toutes les mauvaises lois, tous les dénis de justice, toutes les enquêtes refusées et combien de ces 140 ou 150 députés ministériels ont osé protester une seule fois. C'est la chambre aux compromis, ce sont les poucettes ou le chevalet qui obtiennent ce beau résultat. Que les chiens aboient tant qu'ils voudront en se rendant au "caucus", ils sont muets quand ils retournent au chenil et on n'entend plus un seul aboiement.

Il y a aussi la salle des réfiexions, où sont invités les récalcitrants. A l'un on dit: N aimeriez-vous pas être juge; il se produit quelquefois des vacances dans la magistrature; il me semble que vous feriez un excellent juge. Le récalcitrant auquel on a tenu ce langage sort disposé à approuver les projets les plus iniques. A un autre on dit: Vous désiriez être commissaire; ce désir est bien légitime; il y a quelquefois des places de commissaire à donner et une conduite prudente est toujours récompensée. Il en est ainsi sur toute la ligne.

Je m'aperçois que j'ai commis une erreur. J'ai dit que pas un seul député ministériel n'avait eu le courage d'affirmer son indépendance; que pas un n'avait élevé la voix pour protester. Je me trompais, il y en a eu un certain Frank Oliver, farouche député indépendant du pays de l'Ouest. Mais il fut promptement casé et jamais plus nous ne l'avons entendu protester. Richardson, en était un autre, et lui aussi venait de l'Ouest. Il osa exprimer son opinion, mais il fut rélégué dans les ténèbres d'où il n'est plus sorti. Lavergne avait aussi des opinions à lui sur certaines questions et eût le courage de les exprimer. Il fut dépouillé et renvoyé nu comme au jour où il sortit du sein de sa mère; on lui enleva aussi la distribution des faveurs gouvernementales, et il est aujourd'hui dans les sombres régions de l'opposition. Bourassa osait aussi penser par lui-même.

Quelques DEPUTES: Aux voix! aux voix!

L'hon. M. FOSTER: Je serai obligé d'en appeler à M. l'Orateur. Certains députés, généralement muets, commencent à aboyer. Bourassa avait ses idées à lui et il les exprimait. Il a été mis hors la loi, et aujourd'hui tous les favoris du premier ministre ont pour mot d'ordre de lui faire la chasse comme on ferait la chasse à la perdrix sur le flanc d'une montagne. Je dis donc que l'honorable premier ministre a eu tort de soulever cette question de division dans nos rangs.

Il a ensuite entamé un autre de ses refrains favoris. Il sait parfaitement que dans certaines parties du pays il existe, ou il a existé un sentiment d'hostilité ou de défiance contre ce qu'on appelait l'impérialisme. C'est donc contre des impérialistes qu'il a ensuite dirigé ses attaques; il les appelle des hommes à courte vue, mal dirigés, des pharisiens ayant au front le phylactère impérialiste et allant au temple remercier Dieu de n'être pas comme les autres hommes. Que reproche-t-il aux impérialistes? Le sait-il lui-même? Il remercie Dieu de n'en être pas un, et cependant, craignant d'avoir, pour une fois, pris une attitude trop tranchée et nettement définie, il s'empresse de remercier Dieu également de n'être pas un antiimpérialiste.

Qu'est-ce qu'un impérialiste et quelle est sa doctrine? Un impérialiste est celui qui tout en faisant son devoir envers son pays, n'oublie jamais que ce pays est une partie d'un empire dans lequel il est né et dans lequel il désire continuer à vivre. L'impérialiste n'est pas un homme à courte vue, comme l'honorable premier ministre voudrait nous le faire croire. C'est un homme qui aime son pays, qui ne voudrait pas renoncer à la moindre parcelle de sa responsabilité, de ses obligations ou de son autonomie, mais qui ne va pas non plus sur la place de New-York ou de Boston, proclamer qu'il est en faveur de l'indépendance de ce pays.

Mais mon honorable ami est un homme avisé; il a évoqué ce spectre à l'intention de la province de Québec et des autres parties du pays où il espère recruter des adversaires à la résolution de l'honorable chef de l'opposition et gagner par là même des adhérents à son propre projet. Tel était son seul et unique but.

Il a ensuite prétendu que la politique sur laquelle est basé son projet de défense navale et qui est incorporée dans le bill qu'il soumet au Parlement, est devant le pays depuis huit ou dix ans, et que par conséquent il n'y a pas lieu de donner au peuple le temps de l'étudier et de se prononcer. Quel est le projet qui est devant le pays depuis huit ou dix ans?

C'est, dit-il, celle qui est incorporée dans le mémoire présenté à la conférence impériale de 1902 et dans le rapport de cette conférence. Ce mémoire n'énonce aucune politique concrète; il se résume à un exposé d'opinion et à la négation de certains faits, rien de plus. Je le trouve au long dans le discours du premier ministre prononcé l'an dernier. Au cours de la conférence de 1902, vers la fin, le premier ministre et ses collègues ont fait préparer ce mémoire qui fut lu et consigné dans le procès-verbal de la conférence:

Actuellement, les dépenses que fait le Canada pour la défense du pays sont restreintes à l'armée de terre.

Voilà le premier article.

Le gouvernement canadien est disposé à faire des frais également en vue de l'organisation d'une marine.

C'est l'article 2.

Sur le littoral maritime du Canada, il se trouve une nombreuse population admirablement qualifiée pour former des réserves navales et on espère que sous peu il sera possible d'établir un service qui permettra de donner à cette population l'entraînement voulu, et d'utiliser ses services pour la défense du pays, en cas de besoin.

En conclusion, les ministres répètent, que le gouvernement canadien tout en se trouvant dans l'obligation de ne pouvoir accepter les mesures proposées, reconnaît, cependant, en son entier l'obligation du Dominion d'encourir des dépenses en vue de se protéger suivant l'augmentation de la population et de la richesse du pays. Le Gouvernement est prêt à consentir à ce que ces dépenses soient acceptées de façon à soulager le contribuable de la mère patrie d'une partie du fardeau qui pèse sur ses épaules aujourd'hui. Les ministres désirent ardemment appliquer leur projet de défense de concert avec les autorités impériales, et suivant les conseils d'officiers impériaux expérimentés, autant que cela est conforme au principe de son autonomie, principe dont l'application fut d'un si grand secours pour l'unité impériale.

Voilà une politique digne! C'est simplement une expression d'opinions basées, partie sur des faits, partie sur des principes abstraits et partie sur des expériences et des aspirations qu'on ne retrouve dans aucune politique énoncée. Pourtant c'est la politique prônée par le Gouvernement; elle est conforme en tous points à la mesure soumise à la Chambre et au pays, mesure dont l'honorable premier ministre dit, aujourd'hui, qu'elle est justifiée sous tous rapports, puisque depuis huit ou dix ans elle est connue des électeurs du Canada.

Je nie cette dernière affirmation. On la retrouve dissimulée dans le Livre bleu anglais soumis au Parlement canadien en 1903. Mais je demanderais à mon très honorable ami de me signaler une seule des discussions qui se sont engagées ici à l'occasion de ce mémoire, ou à propos d'aucune politique fondée sur ce dernier et qu'on soumettait à l'étude du Parlement, ou de me signaler une seule discussion qui se soit engagée à ce propos dans tout le pays. J'affirme qu'on ne trouvera pas dans cent mille personnes au Canada une seule qui ait déjà lu ce mémoire ou qui connaisse le moindre détail de ce dernier. Cependant mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), ce démocrate entre tous les démocrates, estime que c'est là une raison suffisante pour dire qu'il s'agit maintenant d'une question politique libre qui a été sou-

mise au pays depuis 1902, et qu'il est inutile de gaspiller du temps à consulter le sentiment public à cet égard. Mais il continue en nous accusant d'un manque de bonne foi, et mon honorable ami le ministre de la Milice et de la Défense a répété le même argument. Examinons en quoi consiste réellement cette accusation. En 1909, je présentais un projet de résolution qu'il vaut aussi bien lire aujourd'hui.

Cette Chambre est d'avis, vu ses ressources nombreuses et variées, sa position géographique et ses aspirations nationales, vu le sentiment de sa propre force et du respect de soi-même qui seuls sont d'apanage d'un peuple fort et progressif que le Canada ne devrait pas tarder à assumer sa propre part de responsabilité et du fardeau financier résultant de la protection efficace de ses côtes si exposées et de ses grands ports maritimes.

Cette résolution ne concernait que la défense des frontières du Canada; elle n'avait aucun rapport quelconque aux obligations du pays relativement à cette part qu'il devait assumer du fardeau de la défense de l'empire. C'était là, et c'est uniquement cela ce que j'avais en vue quand j'ai déposé ce projet de résolution, et ce fut là ce qui seul a fait l'objet de mes discours à l'appui de ce projet de résolution. Voici ce que je disais alors:

Il n'est rien qu'aient révélé les derniers événements qui ne soit pas dans l'esprit de tous ceux qui sont présents.

A cela j'ajoutais ce que devait être notre attitude en cette circonstance. Le Canada ayant des ports maritimes, et sur le Pacifique et sur l'Atlantique à l'heure actuelle, ports qui se trouvaient entièrement à la merci du plus petit bateau armé de canons appartenant à une puissance ennemie, nous croyons que c'était là une position indigne, peu sûre, et que ce que le Canada devait faire, c'était de ne compter que sur lui-même, de se pourvoir d'avance, afin d'être en état de défendre ses ports maritimes, ses côtes et ses ports les plus exposés. Voilà tout ce que nous demandions. Dans la dernière partie de mon discours en cette circonstance, et à la lumière des événements qui se sont produits par la suite, c'est-à-dire après que mon projet de résolution eût été inscrit au feuilleton de la Chambre, j'ai parlé de la question d'urgence du devoir du Canada, sous ce rapport, envers tout l'empire, et j'ai défié mon très honorable ami de se lever ici en sa qualité de Canadien pour engager le Parlement de notre pays à fournir des dreadnought, ou l'équivalent de ces derniers, en un temps de crise, pour faire face à cette urgence; et que s'il agissait ainsi, pour ma part, je croyais que c'était là aussi le sentiment de chacun des membres de la gauche, nous l'appuierions s'il voulait appliquer une politique semblable à celle-là. Maintenant,

mon très honorable ami et d'autres membres de cette Chambre sont bien libres de représenter faussement cette attitude comme il leur plaira.

J'ai relu attentivement ce discours; j'en ai scruté tous les arguments; ma position est absolument tenable et absolument conforme à celle que je tiens aujourd'hui.

Vers la fin de cette discussion est intervenue la question elle-même, pour ainsi parler, et mon très honorable ami a déposé une contre-proposition qui faisait disparaître réellement celle que j'avais faite. Celle-là fut modifiée par la suite, finalement on adopta la motion que je vais lire. Monsieur l'Orateur, rappelez-vous que la motion qui fut finalement adoptée était basée sur des données absolument différentes de celles qui faisaient le fond de la proposition que j'avais déposée, parce qu'elle se trouvait à présenter des aléas plus larges et plus éloignés que j'avais en vue de discuter dans ma proposition, et qu'elle affirmait rencontrer les vues de tous les députés quant à notre devoir, non seulement envers le Canada lui-même, mais encore envers l'empire, ce qui n'était pas la même chose, loin de là. Monsieur l'Orateur, quels sont les termes de ce projet de résolution?

Le voici:

Que cette Chambre reconnaît entièrement l'obligation du peuple du Canada au fur et à mesure qu'augmentent le nombre et la richesse de sa population, d'assumer dans une mesure plus large les responsabilités qui lui incombent en vue de la défense nationale.

Par défense nationale je comprends la défense du Canada. Cela couvre donc le fond même de mon projet de résolution, du moins cette partie qui n'a trait qu'au Canada. Ce projet de résolution continuait ainsi:

Cette Chambre croit que vu les relations constitutionnelles qui existent actuellement entre la mère patrie et les colonies autonomes, le paiement de contributions régulières et périodiques au trésor impérial pour des fins de marine et pour des fins militaires ne serait pas, en ce qui concerne le Canada, la solution la plus satisfaisante de cette question de la défense.

Voilà ce que nous concédons. D'une façon implicite, sinon plus forte, cela signifie que la question d'urgence reste absolument ouverte et que la Chambre est libre de la discuter en aucun temps qu'elle juge à propos de le faire. Que la politique de contribution régulière et fixe ne soit pas la meilleure, c'est ce qui forme le fond de cette résolution qui a réuni les suffrages des deux côtés de la Chambre, du moins sous ce rapport.

Il n'existe pas de divergence d'opinion entre la droite et la gauche à ce point de vue-là. Tous, nous ne croyons pas que des contributions fixes et régulières répétées

d'une année à l'autre, soit le meilleur moyen à prendre en cette occurrence, et voilà ce que j'ai fait ressortir dans mon discours. J'ai dit: Vous pouvez fournir, cette année, votre contribution et continuer ainsi durant plusieurs années, mais après dix ou douze ans, vous n'aurez peut-être trouvé rien qui vous donne le droit d'avoir pris cette attitude. J'ai indiqué les motifs qui me faisaient combattre cette résolution. Mais il y a ici une réserve expresse—qui le niera?—réserve qui veut que si l'urgence se produit, nous sommes libres d'y faire face avec une contribution adéquate à cette fin, et nous ne manquerons pas aux motifs de cette résolution en agissant comme nous le faisons. Que mon très honorable ami nie ce que j'avance. L'honorable ministre de la Milice et de la Défence a plaidé en faveur de sa prétention aujourd'hui; c'est aussi le cas de mon très honorable ami. Mais ce dernier a déclaré avec toutes les apparences de la bonne foi et de la sincérité que si l'urgence se produisait à l'avenir, il y ferait face grâce au concours de la province de Québec et d'autres parties du Canada. Donc, on ne manque pas à la bonne foi en faisant allusion à ces choses. Mon très honorable ami lui-même déclara, cela est indéniable, qu'on ne répudie pas sa foi à l'empire. C'est aussi le cas quant à ce qui se rapporte à la première disposition, celle relative à la défense nationale; nous n'avons pas, ceux qui partagent mon opinion et moi-même répudié ou modifié nos obligations dans le cas où l'urgence se produirait.

Je ne crois pas aux contributions régulières comme système politique; comme contributions en cas d'urgence, j'en suis, et ce projet de résolution affirme le droit de ce Parlement de contribuer en cas d'urgence à la défense de l'empire s'il y a nécessité:

La Chambre approuve cordialement toute dépense nécessaire exécutée en vue de promouvoir l'organisation rapide d'un service naval canadien devant coopérer et se trouver en relations intimes avec la marine impériale....

C'est une des conditions.

....suivant les données suggérées par l'amirauté lors de la dernière conférence impériale....

Voilà la deuxième condition. Mais il en est une autre:

....et en pleine conformité avec cette idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la sécurité du commerce, à celle de l'empire et à la paix de l'univers.

On ne peut laisser de côté une seule de ces conditions sans en ignorer une autre. Monsieur l'Orateur, qui a donc manqué à la bonne foi en ce qui concerne cette partie de ce projet de résolution? Qui? Je le demande. Mon très honorable ami et ses partisans—et je prouverai mon assertion avant que j'aie terminé mes observations:

La Chambre exprime sa ferme conviction que chaque fois que la nécessité se produira on trouvera le peuple canadien prêt à faire tous les sacrifices nécessaires....

Il y a des contributions nécessaires de différentes sortes et de différentes espèces grâce auxquelles on peut faire face à la nécessité qui peut surgir.

....faire tous les sacrifices nécessaires pour fournir aux autorités impériales la coopération la plus loyale et la plus sincère dans toute entreprise faite en vue du maintien de l'intégrité de son territoire et de l'honneur de l'empire.

Monsieur l'Orateur, je dis qu'à la lumière de ces faits, on ne peut accuser ni mon honorable ami, ni moi-même, ni aucun membre de la gauche qui partagent notre opinion d'avoir manqué de fidélité à l'empire. Nous avons cru et nous continuerons à croire que la proposition de mon honorable ami n'est pas tout à fait conforme aux résolutions dont je viens de parler. Ces dernières sont abstraites en elles-mêmes, mais à elles se rattachent les résolutions proposées par mon honorable ami. Accepterons-nous les propositions qu'il peut nous faire simplement parce qu'en agissant autrement nous pourrions être accusés d'un manque de loyauté? Exécuter la parole donnée c'est s'attacher au principe énoncé dans ce projet de résolution et, ainsi que je vais le démontrer à la Chambre et à mon très honorable ami, ce dernier a ignoré l'esprit et l'intention de ces résolutions; c'est lui-même qui a manqué de foi.

Puis mon très honorable ami est parti en guerre contre des moulins à vent. Il doit connaître l'histoire de ce vieux chevalier qui, accompagné de son brave écuyer, recherchant la bataille sinon la conquête, assoiffé d'aventures sinon de sang humain, s'en alla ferrailler contre des moulins à vent. Aux yeux de la Chambre et de la nation entière, le premier ministre a joué à la perfection le rôle de Don Quichotte. Quels sont les moulins à vent auxquels il a livré combat? Il s'en est pris tout d'abord à l'ennemi imaginaire du gouvernement responsable, il a déchiré de ses éperons les ailes de ce moulin à vent. Il a ensuite menacé un autre ennemi imaginaire, celui de l'autonomie canadienne: nouveau moulin à vent dont il a brisé les ailes. Ayant découvert un autre adversaire de notre autonomie dans la centralisation du pouvoir à Downing-street, il défia et sa soif de nouveaux combats lui fit apercevoir dans la taxation sans représentation encore un ennemi qu'il dut terrasser pour assouvir sa rage guerrière.

Mais mon très honorable ami aurait dû ne pas oublier ce qu'il avait dit précédemment. Est-elle vraie cette parole du premier ministre que je relève page 3206 des Débats:

Mais voici qu'on nous déclare qu'à l'égard de la défense navale, nous devons renoncer au principe du gouvernement responsable.

Qui lui a dit cela? Est-ce le gouvernement britannique? L'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) l'a-t-il laissé entendre? Pareil langage a-t-il été tenu par quelque membre de la Chambre? Et cependant, ce discours du premier ministre, qu'on répandra par centaines de mille exemplaires, tend à faire croire que certains personnages haut placés ont posé comme condition "sine quâ non" l'abdication du principe du gouvernement responsable à l'égard de la défense navale. Nous pouvons bien, paraît-il, jouir du gouvernement responsable en toute autre matière, faire nos lois, gérer nos propres affaires et même diriger à notre gré notre armée de terre; mais se qui se rattache à la défense navale sortirait de nos attributions. Qui donc à dit cela? Est-ce le gouvernement anglais, l'amirauté anglaise, quelque membre de la Chambre ou quelque haut personnage de ce pays? Mon très honorable ami sait fort bien que c'est son imagination qui lui a fait tenir un tel langage.

Bien plus, l'autonomie, la centralisation, la taxation sans représentation furent pour lui autant de prétextes pour développer encore le même thème.

Après avoir évoqué les ombres de Baldwin et de Lafontaine—les laissera-t-il jamais en repos?—il a retracé l'histoire de la conquête du gouvernement responsable et des libertés dont nous jouissons, et donné à entendre que certaines gens cherchent à nous ravir ces bienfais. L'autonomie, dit-il, est une de nos conquêtes. C'est vrai. Le gouvernement responsable est une de nos conquêtes. Encore vrai. Mais l'autonomie et le gouvernement responsable ont des limites qu'ils ne sauraient excéder. Quand la couronne accorda le gouvernement responsable aux provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, d'Ontario et de Québec, elle ne les autorisa en aucune façon à s'attribuer des prérogatives que ne leur conférait pas l'octroi du gouvernement responsable.

L'autonomie, dit le premier ministre, nous a été accordée sans restriction, elle s'étend aujourd'hui à toutes choses. Comme figure de rhétorique, voilà qui est très joli, mais très faux en tant que principe de droit. L'autonomie d'une province ou du Dominion est un privilège qui s'exerce librement dans les limites qui lui sont assignées; dès qu'il s'exerce en dehors de ces limites, ce n'est plus l'autonomie, c'est tout autre chose. Puisque mon très honorable ami a parlé de centralisation, qu'il me permette de lui dire qu'elle est parfois nécessaire et que s'il est une chose à l'égard de laquelle, de l'avis des esprits les plus éclairés, le bon sens, l'économie et la prudence exigent la centralisation du pouvoir, c'est bien la défense de l'empire. Cela, le ministre de la Milice (sir Frederick Borden) ne l'ignore pas, car c'est là un principe que l'on a mainte et mainte fois énoncé depuis le début des conférences.

Quelle absurdité que de chercher à faire croire à des êtres pensants que la question qui s'agite aujourd'hui devant la Chambre implique la reprise de la lutte pour l'autonomie et le gouvernement responsable, la lutte contre la centralisation du pouvoir à Downing-street! Voilà deux spectres que le premier ministre a agités pour confondre ses adversaires et raffermir sa position.

Il a ensuite invoqué le témoignage d'experts en matière navale et même celui de sir Charles Tupper. Depuis quand sir Charles Tupper exerce-t-il assez d'empire sur le premier ministre et ses collègues pour qu'ils ne jurent plus que par sa sagesse et ses avis? Je suis bien sûr que si sir Charles Tupper pouvait jeter les yeux sur le projet abortif de défense impériale, de défense de l'empire ou de défense de notre territoire qui nous occupe en ce moment, il le répudierait sans hésitation aucune.

Quel autre témoignage le ministre de la Milice a-t-il invoqué ce soir, suivant en cela l'exemple du chef du cabinet? Celui de sir William White. Or, si je ne me trompe, sir William White a déjà exprimé à l'égard d'Esquimault et d'Halifax une opinion que mon honorable ami (sir Frederick Borden) a répudiée, dont il n'a fait aucun cas. Sir William White est peut-être une autorité en son genre, mais il en est d'autres.

On a invoqué le témoignage de lord Charles Beresford qui, de l'aveu même du premier ministre, ne le cède à personne sous le rapport de la compétence. Si l'on admet la compétence de lord Charles Beresford en certaines matières, comment peut-on rejeter son avis sur d'autres points? C'est le même personnage; or, il est loin de tenir le même langage que le ministre de la Milice. Lord Charles Beresford a dit—et il est prêt à le prouver—que la marine anglaise est loin d'être ce qu'elle devrait être et que pour la mettre dans la situation qui lui est due, il faudra dépenser bien des fois dix millions de livres sterling. Le 29 juin 1909, parlant de la question de direction, il disait à Londres:

Les vaisseaux devraient être placés sous l'administration et la direction des colonies autonomes, mais être prêts, en cas de guerre, à se joindre à la flotte impériale.

Au dire du premier ministre, il n'est pas d'autorité plus compétente que lord Char-

les Beresford; voilà pourtant ce que disait ce dernier, et il ajoutait:

N'oublions pas que le meilleur moyen de défense est celui dont on peut se prévaloir pour l'attaque. Vos moyens de défense doivent être tels que vous puissiez les faire servir instantanément à l'attaque. Il est un point sur lequel, à mon avis, vous devriez insister, en cas de guerre, vous devrez vous placer sous la direction du grand bureau de stratégie, qui sera à l'amirauté.

Je poserai la question à mon très honorable ami de deux manières. On parle de munir le Canada de moyens suffisants de défense; mais quand on aura construit les vaisseaux, qu'on en aura placé un sur le Pacifique et les autres sur notre rivage maritime opposé nous serons sans aucun moyen d'attaque et, partant, n'aurons pas de moyens suffisants de défense. Lord Charles Beresford fait autorité dans un cas comme dans l'autre. Abstraction faite de ces autorités, il n'en reste pas moins que la résolution et le discours du premier ministre n'affirment pas qu'il fût nécessaire de s'adresser à lord Charles Beresford, à lord Milner et à sir William White pour savoir ce qu'il convient le mieux de faire.

A la suite de la résolution de l'an dernier et du débat qui s'en est suivi, le Gouvernement devrait s'adresser directement à l'amirauté; c'est l'avis de ses experts, de ses spécialistes qu'il devait prendre, et par le fait même d'invoquer en faveur de leur cause le témoignage des personnages que j'ai nommés, le premier ministre et le ministre de la Milice démontrent qu'ils ne peuvent obtenir l'assentiment de l'amirauté.

Le ministre de la Milice a dit ce soir que la flotte britannique est la plus importante qui se soit jamais vue. C'est vrai. Son personnel, a-t-il dit, est le plus habile dont il soit fait mention dans l'histoire. C'est vrai. Par l'expérience et par les règlements qui la régissent, la marine anglaise est supérieure à toutes les flottes connues jusqu'à présent. C'est en elle que réside la science technique que donne une longue expérience, et je dis au premier ministre, c'est là que vous aviez ordre d'aller prendre vos instructions; c'est là que vous avez été chargé d'aller vous renseigner sur ce que vous aviez à faire. Vous y êtes allé, vous avez recueilli des avis, mais vous avez dit à l'amirauté: Nous en savons aussi long que vous là-dessus, ou si nous ne sommes pas aussi savants que vous, nous ne ferons pas ce que vous dites être nécessaire. Ainsi que je le ferai voir, cette assertion ne peut être niée.

Toutes ces citations d'avis d'experts obtenus à droite et à gauche ne signifient absolument rien. Le Gouvernement avait reçu ordre, il s'était obligé envers le Parlement de se conformer à l'ordre du jour voté par la Chambre, savoir: de s'adresser à l'amirauté, de lui demander ce qu'il y avait de mieux à faire et d'adapter les plans à son avis. Existe-t-il quelque doute à cet égards?

Après l'adoption de l'ordre du jour en question, le premier ministre a énoncé une opinion que je tiens à rappeler ici. Répondant à certaine question que je lui fis au sujet de la conférence, il disait:

Je me rends parfaitement compte que le Canada en est arrivé à un tournant de son histoire où, en tant que nation et que partie de l'empire britannique il doit faire face à la situation sans arrière-pensée, se préparer autant qu'il lui est possible à se défendre lui-même et prendre à cet effet toutes les mesures suffisantes. Je ne saurais dire jusqu'à quel point nous devrions nous engager dans cette voie, et je considère qu'il ne serait pas sage de notre part d'agir isolément.

L'hon. M. FOSTER: A vrai dire, la résolution l'interdit.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'oserais pas dire que nous devrions nous doter d'une flotte indépendante de la marine de guerre de l'empire. Il serait fort peu sage d'agir isolément, sans nous entendre avec l'amirauté, afin que notre ligne de conduite...

Qu'on note bien ces paroles:

...que notre ligne de conduite puisse être conforme au plan tracé et approuvé par l'amirauté.

Ce plan, le premier ministre ne l'a pas et je le défie de le montrer. On nous a soumis, à la place de celui que le Parlement avait, par voie de résolution, ordonné au Gouvernement d'adopter, un plan abortif né de souci ordinaire du favoritisme politique, de l'étroitesse de vues, de l'ignorance de la géographie et de l'aveuglement à l'égard de la question qui, entre toutes, intéresse l'empire.

J'irai un peu plus loin et je dirai quelques mots des projets de l'amirauté, car ce sujet est très important. Je demanderai à mon très honorable ami ce que signifie ce passage de son discours du 3 février. Voici:

Nous avons jugé opportun, pour des raisons que j'expliquerai à l'instant, de commencer avec prudence. Deux projets nous avaient été soumis: l'un demandait que la flotte se composât de sept vaisseaux et l'autre, de onze vaisseaux. Dans le premier projet, les sept vaisseaux devaient comprendre trois Bristols et quatre contre-torpilleurs; dans le deuxième, les onze vaisseaux se répartissaient entre quatre Bristols, un Boadicée et six contre-torpilleurs. Considérant qu'il nous faut protéger à la fois le littoral du Pacifique et celui de l'Atlantique, et en conséquence scinder notre flotte, nous avons jugé préférable de nous constituer une flotte de onze vaisseaux plutôt que de sept. En cela nous nous sommes conformés au conseil de l'amirauté.

Or, je demande au premier ministre, qui est un homme juste, de soumettre cette déclaration à qui que ce soit en n'importe quel endroit du Canada et de le prier de dire comment il l'interprète. Peut il

en tirer plus d'un sens? L'amirauté anglaise, se basant sur son expérience et ses connaissances, nous a soumis deux projets. L'un comprenait onze vaisseaux et l'autre, sept. Nous avons adopté celui qui embrassait onze vaisseaux—c'est écrit en toutes lettres—et en cela nous nous sommes conformés au conseil de l'amirauté. Or, est-ce vrai? Cette assertion est en tous points diamétralement contraire à la vérité.

Pourquoi le premier ministre donne-t-il cette version au public? Lorsqu'il fait une déclaration devant la Chambre et devant le pays, il est tenu à l'exactitude. Et ces paroles sont complètement inexactes. J'en appelle au témoignage de mon honorable ami, voici ce que l'amirauté lui a soumis dans son mémoire: Au point de vue de la stratégie, nous aimerions mieux que toutes les parties de l'empire fissent don de sommes d'argent ou de vaisseaux et missent les unes et les autres à notre entière disposition; cependant, nous reconnaissons que les possessions britanniques peuvent ne pas approuver ce dessein—quelques-unes le repoussent. Quel est l'autre dessein de l'amirauté? Si une possession désire entreprendre de se créer une marine, le moins qu'elle puisse faire, c'est d'avoir une unité et, d'après l'amirauté, une unité comprend certains vaisseaux de tel ou tel modèle. Avez-vous accepté ce projet? Vous n'en avez pas voulu. L'amirauté avait auparavant fait une autre proposition qui mettait à l'épreuve la bonne foi du Canada et elle avait constaté que cette bonne foi n'était pas aussi grande qu'elle l'avait cru.

Elle avait élaboré un magnifique projet. Il y a quelques années, elle rappela de partout ses bâtiments de guerre et les groupa autour de l'Angleterre pour la défense du foyer.

Mais il fallait laisser des vaisseaux sur les mers lointaines pour y faire flotter le pavillon anglais et pour parer aux éventualités. L'océan Pacifique s'est métamorphosé depuis dix ans. La flotte anglaise du Pacifique n'est pas nombreuse; elle est faible et se trouve en présence de flottes dont la puissance s'accroit chaque jour. La Grande-Bretagne, de concert avec l'Australie, la Nouvelle-Zélande et—elle caressait cet espoir—avec le Canada, fit d'abord cette proposition que je rappelle à mon honorable ami. Elle dit: Donnez la main à l'Australie, à la Nouvelle-Zélande et au gouvernement anglais et construisons quatre unités de combat comprenant cinquante-trois vaisseaux que nous enverrons dans les eaux du Pacifique avec leurs quatre dreadnoughts en tête. Vous mettrez sur ces mers non protégées une flotte puissante qui pourra se défendre contre tous venants, jusqu'à ce que dans une circonstance critique, l'Angleterre vous envoie d'ailleurs des secours, au besoin. Quel magnifique projet! Les unités de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, des Indes et de la Chine, du Canada et de la Grande-Bretagne fendant les eaux du Pacifique pour venir protéger la côte canadienne, le littoral de la petite île de la Nouvelle-Zélande et du grand continent australien! Une flotte de quatre escadres fortes de leurs dreadnaughts et de leurs armements pour combattre avec succès sur la haute mer!

M. FOSTER.

Voilà, disaient le gouvernement anglais et l'amirauté, ce qui nous conviendrait le mieux et ce qui ferait le plus de bien à l'empire. Vous avez repoussé ce projet. Si vous n'aviez eu en vue que la défense de l'empire britannique dans la suprématie est absolument necessaire, d'après vous, pour assurer la paix, la sécurité et le salut de ce pays, c'était un projet que vous auriez pu adopter et, en ce faisant, vous auriez eu l'approbation de toute la population canadienne sans exception.

Lorsque vous eûtes repoussé cette proposition, l'amirauté a dit: Le moins que vous puissiez faire c'est de créer une unité. L'avez-vous fait? Non. Vous lui avez dit: Nous ne pourrons rien faire de semblable. Puis en tête à tête vous avez dit: Nous ne pouvons pas accepter votre proposition concernant la création d'une unité sur le Pacifique; nous ne pouvons pas suivre votre conseil au sujet de l'unité que vous avez décrite; que nous conseillez-vous de faire avec £400,000 par année? que nous conseillez-vous de faire avec £600,000 par année? Dites-nous quel conseil vous pouvez puiser dans vos masses de connaissances. Vous a-t-on fait une proposition, ainsi que le premier ministre l'a dit? Loin de là, c'est vous qui avez la proposition comme étant le plus que vous pouviez faire pour participer à la défense de l'empire.

En fin de compte, lorsque l'amirauté a accepté votre proposition, réduite à sa plus simple expression, comme elle aurait accepté un simple dépôt de charbon, si elle avait cru que le Canada ne pouvait pas offrir plus, qu'en avez-vous fait? Vous avez fait en sorte qu'elle n'est plus et ne pourra jamais être d'aucune utilité lorsque le sort de l'empire anglais se décidéra. Vous faites encore moins. Vous vous procurez un joujou coûteux pour lequel le pays aura dépensé de $90,000,000 à $100,000,000 dans vingt ans, lorsque vos vaisseaux ne seront plus bons qu'à être mis aux rebuts. Et pas un seul vaisseau de cette flotte du Pacifique ou de l'Atlantique n'osera rencontrer sur la haute mer un bâtiment de guerre d'une autre nation prêt à livrer combat.

Je désire aborder un sujet plus important, mais avant de le traiter, je veux rafraîchir la mémoire du directeur général des Postes. Je veux féliciter mon jeune ami et lui dire qu'il fait belle figure au-

près de son chef, le premier ministre, et du ministre de la Milice.

Qu'a dit le directeur général des Postes? Il a déclaré que la doctrine Monroe est un mythe et, bien plus, une fable antipatriotique. Il a ajouté que le Canada ne devait pas compter sur elle au cas d'invasion; que c'est se faire illusion et dénaturer la vérité que de croire que la doctrine Monroe impose des obligations aux Etats-Unis, et que celui qui l'invoque dans l'intérêt du Canada est déloyal et peu sensé. Or, j'ai maintenant devant moi deux de ces hommes dépourvus de patriotisme. Le premier ministre, se trouvant dans la ville de Boston, sous le toit de personnes qui n'étaient pas alors très bien disposés envers le Canada ou l'empire britannique, leur a dit qu'il souscrirait à la doctrine Monroe; et le ministre de la Milice qui fit d'abord des excuses au sujet des sentiments d'indépendance de son chef.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN: Ah! non!

L'hon. M. FOSTER: Et qui ensuite, sommé de dire s'il approuvait ces sentiments, a tout ravalé et déclaré: Oui, quelle que soit l'opinion de mon chef, j'ai tellement confiance en lui que je l'approuve. Je recommande surtout le ministre de la Milice à l'indulgence du directeur général des Postes, car parlant de la doctrine Monroe dans la ville d'Ottawa, après une conférence du professeur Leacock, le ministre a tenu ce langage:

Derrière cette doctrine se trouvent les canons et les bâtiments de guerre des Etats-Unis, et toute la puissance d'une population de 80,000,000 d'âmes.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN: Très bien!

L'hon. M. FOSTER (lisant):

Certes, cette doctrine, si elle a un sens, signifie que le Canada est à l'abri de l'agression étrangère. Elle signifie que les Etats-Unis ne permettraient ni à l'Allemagne, ni à la Russie, ni à aucune puissance étrangère de fouler, en ennemie, le sol de ce pays, quelle que fût la force ou la faiblesse de l'Angleterre.

Le ministre est-il encore de cet avis?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN: Je suis fortement de cette opinion.

L'hon. M. FOSTER: Voici une divergence d'opinion, voici un scandale qui s'étale sous les yeux de tous! Deux ministres de Sa Majesté, faisant preuve de cette admirable solidarité qui est le propre des membres du cabinet d'un gouvernement constitutionnel, professent des opinions diamétralement opposées sur la plus grave question qui puisse surgir, la défense de leur patrie, et non contents de se chamailler avec acharnement au sein du cabinet, vident leurs différends devant la Chambre des communes. Les membres de la droite ont des questions à régler entre eux.

Laissant ce sujet de côté, je désire m'occuper pendant quelques instants de ce qui me paraît un aspect plus important de la question, et vous demander de faire ce que la Chambre a négligé de faire et de remplir un devoir que nous ne manquerons pas d'accomplir, je l'espère.

L'autre jour, j'ai entrepris de donner un rapide aperçu de ces conférences impériales, et je l'ai fait brièvement et d'une manière imparfaite, je le crains. Je veux dire que les deux côtés de la Cahmbre ont failli à leur devoir en n'examinant pas à fond et en ne discutant pas dans cette enceinte l'attitude du Canada et des autres parties de l'empire envers l'empire lui-même. Je suis aussi certain qu'on peut l'être que, si nous l'eussions fait, si nous avions exposé et discuté l'attitude du Canada d'une conférence à l'autre, il règnerait aujourd'hui en ce pays un sentiment bien différent de celui qui existe au sujet des questions qui intéressent l'empire. Le premier ministre a prononcé des phrases qui frappent l'attention. Si l'on demande quand j'ai commencé à douter qu'il eût l'intention de respecter l'esprit de la résolution du 29 mars, je lui répondrai que c'est, après la fin du débat, lorsque je me suis mis à lire d'un bout à l'autre ses déclarations, puis les autorités qu'il avait citées. J'en suis venu à la conclusion qu'il n'était pas très certain que la résolution signifiait ce qu'elle disait. Voici les paroles de mon très honorable ami:

Il ne faut pas que nous nous laissions effarer au point de renoncer au programme sage et mûri que nous nous étions tracé.

Il tenait ce langage le 29 de mars 1909. Et il ajoutait:

Pour nous, c'est une question libre et dans les récents événements nous ne voyons aucune raison de nous départir de la règle que nous avons établie en 1902.

Monsieur l'Orateur, si j'avais tenu compte de cette déclaration avant que cette résolution fût adoptée, j'aurais demandé au très honorable premier ministre de nous faire connaître l'interprétation qu'il lui donnait dans sa pensée.

Quelle était la politique énoncée en 1902? C'était de n'accorder absolument aucune aide à l'empire, pour aucune raison et dans aucune circonstance. Telle a été la politique posée dans ce mémoire obscur que l'on n'a jamais montré au peuple et sur lequel on ne lui a jamais demandé son avis. Dois-je rappeler cette conférence de 1902, ce grand événement historique qui a été virtuellement le premier parlement des possessions de l'empire appelées à donner conseil et avis. Il fut convoqué par M. Chamberlain, qui était à cette époque se-

crétaire des colonies. Chaque colonie anglaise, chaque partie des possessions anglaises y était représentée. Des hommes sérieux, des hommes d'Etat, des patriotes et des magnats de toutes les parties de l'empire étaient présents, et M. Chamberlain a soumis son projet.

Que comportait ce projet? Le fardeau de la défense de l'empire; la communité d'intérêt de toutes les parties de l'empire; l'accroissement et le développement des possessions au delà des mers; l'opportunité de prendre une part quelconque du fardeau croissant de la défense. Telle a été la déclaration du très honorable M. Chamberlain. Le document soumis par sir John Forrest, ministre de la défense d'Australie, fut alors lu; c'était un document important dans toute l'acception du mot. Le document présenté par lord Selborne au nom de l'amirauté, fut lu aussi, et c'était un grand et important document. Une discussion mémorable eut lieu ensuite. Des sous-conférences se formèrent. Des conventions furent faites, et lord Selborne exposa à la conférence réunie ce qui avait été décidé. Rappelons-nous que M. Chamberlain n'avait pas demandé l'aumône; il n'avait pas donné d'ordres. Il ne s'est pas présenté en autocrate ou en mendiant.

Il a simplement exposé la situation devant les magnats réunis, et leur a demandé de l'étudier et de donner leur avis. Cela fut fait et les conseils furent donnés; et le rapport de lord Selborne les fit connaître. La colonie du Cap dont la population se compose de cinq noirs pour un blanc, et sur laquelle tombent toute la dépense et l'ennui que cela entraîne, a porté sa contribution de £30,000 par année à £50,000. L'Australie a porté la sienne de £106,000 à £200,000 par année. La petite colonie du Natal a élevé sa contribution de £12,000 à £35,000. Terre-Neuve qui avait fourni £3,000 y ajouta £1,800. La Nouvelle-Zélande, qui avait précédemment donné £20,000 augmenta sa contribution à £40,000. Et lord Selborne donna ensuite lecture du rapport de la conférence relativement au Canada. Ecoutez ce qu'il dit:

> Sir Wilfrid m'informe que son gouvernement a en vue la création d'une marine locale dans les eaux du Canada, et qu'il n'est pas en état de faire aucune offre d'assistance dans le genre de celles que je viens d'énumérer.

Y a-t-il un Canadien jouissant de la prospérité du Canada en 1902, qui croit qu'il suffit pour prendre une part du fardeau de l'empire, d'avoir en vue ce projet que mon très honorable ami n'a jamais eu l'intention d'exécuter? car huit années se sont écoulées depuis ce jour, et jamais le Gouvernement n'a fait une seule démarche pour mettre à exécution ce qu'il avait en vue, mais les délégués du Canada semblaient éprouver un sentiment de honte—je crois que ce devait être un sentiment de

honte—car ils ont essayé à s'abriter sous ce mémoire dont j'ai donné lecture il y a quelques instants, mémoire rempli de pieuses inanités et d'énoncés de faits connus depuis longtemps, mais ne contenant aucune parole de sympathie, pas un iota de secours, un simple refus catégorique.

Les délégués du Canada ne voulaient rien faire pour venir en aide à l'empire; ils voulaient bien, peut-être, faire quelque chose pour aider au Canada, et ils auraient consenti à accepter des officiers impériaux pour l'aider dans cette œuvre. Et quelle raison ont-ils donnée? Non pas celle de la dépense qu'il faudrait effectuer, mais la question d'autonomie; nous avons peur de perdre notre autonomie. Non pas la dépense, oh! non, le Canada est riche—mais la poupée de linge de l'autonomie, car c'est une poupée de linge, l'autonomie a pris naissance dans ce pays et est devenue virile il y a quarante ou cinquante ans.

Cette poupée n'était qu'un prétexte. L'autonomie qui a été enfant, a grandi en stature, en force et en puissance, et personne ne peut menacer son existence. J'ai du respect pour cette autonomie, mais non pas pour l'usage et l'excuse qu'on veut s'en faire, longtemps après que la lutte a eu lieu et que la bataille a été gagnée, et je ne veux pas qu'on l'agite à la face d'un empire. L'Australie n'avait-elle pas le sentiment de l'autonomie, du gouvernement responsable, de la virité? L'Australien n'aime-t-il pas son pays? Pas un homme en Australie n'a élevé le cri de l'autonomie.

Nous avons créé une milice, continuait le mémoire; nous avons envoyé des contingents dans l'Afrique du Sud. Envoyé des contingents en Afrique du Sud. Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) sait très bien ce qui arriva. Il sait que tout d'abord il ne voulait pas qu'aucun Canadien allât en Afrique du Sud tout comme aujourd'hui il ne veut pas que cette flotte aille à la guerre. Et cependant il a excusé le Canada devant la conférence de ne rien faire pour alléger les fardeaux de l'empire en disant que nous avions envoyé des contingents en Afrique du Sud. Oui, et lorsqu'ils y sont allés, lorsque leur envoi fût imposé à mon honorable ami, ces contingents ont trouvé les Australiens rendus là-bas avant eux. Ils y ont trouvé aussi les contingents de la Nouvelle-Zélande; les soldats du Natal et de la colonie du Cap étaient déjà dans les rangs et combattaient avant que les Canadiens fussent rendus là.

Les Sikhs de l'Inde, des soldats de toute les parties du monde britannique étaient rendus en Afrique avant les Canadiens. Et pas un de ces pays n'avait jeté le cri: "Autonomie" et dit: "Nous ne pouvons rien faire maintenant, parce que nous avons aidé dans la guerre d'Afrique du Sud," et le mé-

moire continue: "Nous somme prêts à nous occuper de la défense navale de la même manière" Quelle défense? La défense du Canada et rien de plus. De bons navires sur nos côtes, dit le mémoire; espérons qu'avant longtemps on pourra trouver un plan pour les utiliser.—Il y a huit ans de cela, et avant que cette résolution fût proposée on n'avait pas songé encore à faire quelque chose. Plus vaporeuse et plus indéfinie que la comète de Halley est cette marine projetée que l'on nous propose ce soir, que mon très honorable ami avait promis en 1902 d'une façon vague à la réunion des magnats de toutes les parties de l'empire. Et comme couronnement, cette marine sera pour notre propre défense en coopération avec vos conseils et avec l'aide que vous nous donnez. Tel a été le spectacle offert en 1902. Il n'est pas réconfortant pour un Canadien. Plus tard mon très honorable ami parla dans cette Chambre sur la question, et que dit-il?

Il est inutile à cette période des procédures, dans ce parlement canadien, d'essayer à nous tromper sur l'objet de cette défense impériale. Si l'on veut simplement discuter la part que le Canada est prêt à prendre pour sa propre défense, quelle part du fardeau doit tomber sur nous comme stabilité de la protection du pays dans lequel nous sommes nés, et auquel nous devons notre allégeance, dans lequel sont concentrées nos espérances et nos affections, certainement, nous sommes prêts à discuter cette question. Mais il y a une deuxième école en Angleterre et en Canada, une école représentée peut-être dans cette Chambre, qui veut entraîner le Canada dans le tourbillon du militarisme, qui est aujourd'hui la tache et le malheur de l'Europe.

Mon honorable ami disait donc qu'il discuterait la défense du Canada, mais qu'il ne voulait pas lever un doigt pour la défense impériale. Telle est l'attitude qu'il prit en 1902. Nous arrivons à 1907. Voici une autre réunion plus imposante et plus représentative que celle de 1902. Naturellement, le premier ministre ne voulut pas y aller comme nous le savons tous. Il s'opposa au nom de "conseil de l'empire," question qui ne méritait pas cette querelle. Le temps vint, et le temps s'enfuit ou passa rapidement, et le bruit se répandit que le premier ministre ne se rendrait pas à la conférence. Nous fûmes obligés de ce côté-ci de la Chambre de faire une pression sur le premier ministre pour qu'il y allât; nous dûmes lui promettre que nous ne soulèverions aucune question contentieuse pendant son absence, et nous insistâmes pour qu'il partît. Cela ne le tentait pas; il ne voulait pas y aller; pas un n'aurait été plus heureux que le premier ministre s'il avait pu s'en tirer. Mais l'opinion publique était trop forte et il partit.

La première question qui fut discutée à la conférence fut la création d'un secrétariat; c'était un rouage de la conférence, qui lui aurait donné permanence et pouvoir. Le très honorable premier ministre s'y opposa. Après une longue discussion il y consentit, pourvu que ce secrétariat pût être uni au Colonial Office. Je ne me chicanerai pas avec lui à ce sujet, cela n'en vaut pas la peine. Il n'aimait pas des conférences fréquentes, il croyait qu'une conférence tous les six ans suffisait. Finalement, il a dû céder et il fut convenu que la conférence se réunirait tous les quatre ans. Lord Tweedmouth était à ce moment lord de l'amirauté, et voici en résumé ce qu'il m'a dit devant les représentants réunis de l'empire:

Nous vous demandons de prendre une initiative marquée pour rendre la défense nationale de l'empire plus complète. Nous vous remercions et nous reconnaissons l'aide libre et généreuse que vous nous avez déjà donnée.

Quel effet durent avoir ces paroles aux oreilles de mon très honorable ami.

Nous faisons une réserve et une seulement, c'est que nous conservons le commandement des postes navals pour défense de l'empire dont nous sommes responsables. Unité dans l'action, unité de commandement. Nous voulons que vous nous donniez toute l'aide qui est en votre pouvoir, mais nous ne venons pas à vous en mendiants. Que vous nous aidiez ou non, nous continuerons à protéger les possessions du roi au delà des mers du mieux que nous pourrons.

Pas d'ordre, pas de doléances, pas de supplications; l'énoncé franc des faits aux représentants réunis. Veuillez vous consulter avec nous. Pouvez-vous nous aider? Si vous le pouvez, dans quelle mesure? Donnez-nous vos conseils et dites-nous ce que vous pensez. Y eut-il jamais une scène plus dramatique? La vieille mère parlant à ses fils réunis, à ceux qu'elle avait enfantés dans la douleur et nourris avec soin, qu'elle invitait de nouveau à la demeure paternelle, pour leur dire, non pas en mendiant, les difficultés du vieux foyer, ses embarras, ses épreuves et ses fardeaux. C'était l'appel muet du titan fatigué, dont chaque muscle était contracturé et chaque os disloqué, sous le fardeau considérable et toujours croissant de la défense de l'empire. Tel fut cet appel muet aux enfants revenus au foyer. Quarante millions de contribuables anglais répondaient à l'appel de la vieille mère, à l'appel muet du titan fatigué, payant des taxes péniblement gagnées et augmentant d'année en année pour conserver leurs vieilles demeures intactes, et éloigner les maraudeurs de l'empire. Quelle a été la réponse? L'Australie a été la première à répondre: Oui, nous donnons présentement £200,000 par année; nous allons continuer à verser cette somme, et nous allons faire tout cela. Nous voulons nous charger de l'entretien de nos chantiers de construc-

tion et de nos dépôts de charbon; nous irons encore plus loin et nous allons nous préparer à défendre nos côtes.

La Nouvelle-Zélande se présente et déclare: Oui, c'est £40,000 que nous donnons maintenant, et plus tard nous porterons le chiffre de la subvention à £100,000. C'est ainsi que s'exprime la loyale population de 900,000 âmes de ce petit groupe d'îles. Et maintenant voici venir le Canada. Le premier ministre garde le silence. M. Brodeur est le porte-parole du Canada. Prêtez l'oreille à son histoire. Pas un seul mot du commencement à la fin pour montrer qu'il accepte une part de responsabilité, pas une parole de sympathie, et apparemment aucun sentiment de honte. Milords et messieurs, je vous prie de m'excuser; je suis très occupé et, à grands frais, à protéger nos pêcheries. Une autre tâche encore s'impose à moi; celle de surveiller les yankees sur les Grands lacs, où ils ont une marine de guerre qui leur a coûté 15 millions. Le jour, je les entends faire l'exercice; la nuit le clapotement des rames et des avirons sur l'eau vient frapper mon oreille. Milords et messieurs, cette surveillance qu'il me faut exercer sur ces maraudeurs yankees me rend songeur et me fatigue. Leurs navires couvrent déjà les Grands lacs, et le premier devoir des Canadiens est d'assurer le respect de nos droits de ce côté. Déjà nous avons souffert d'invasions de la part d'habitants des Etats-Unis, et il faut nous mettre à l'abri de toute attaque. Quelle pitié! Mais aussi, quelle tromperie d'un bout à l'autre. M. Brodeur, ni personne autre au Canada n'a jamais mis un soldat, ni un canon, ni une canonnière, sur les Grands lacs, ou sur le fleuve, dans le but de faire échec aux forces navales déployées par les Etats-Unis. Le très honorable premier ministre le savait, et il a prêté l'oreille sans mot dire à ce mensonge débité aux représentants de l'empire. Puis il continue:

> Dans une certaine mesure nous avons constitué une milice de marine.

Dans quelle mesure l'avons-nous fait? Dans une certaine mesure, dit-il, nous avons constitué une milice de marine; puis, je suis à établir des lignes de télégraphie sans fil; je fais exécuter des études hydrographiques et je dois, bien entendu, construire des phares. Je n'exige aucun droit des marchands anglais qui remontent le Saint-Laurent. Puis nous nous chargeons de l'entretien d'Esquimault et d'Halifax; et il termine comme il a commencé, sans témoigner la moindre sympathie, sans reconnaître pour lui-même une part de responsabilité.

> Il ne me paraît nullement nécessaire de discuter la question davantage.

Pas un mot de sympathie, ni le moindre témoignage de bonne volonté. Puis lord Tweedmouth prend la parole. Ecoutez bien ce qu'il dit. Au sujet du Canada il s'exprime ainsi:

> Nous espérons obtenir leur aide; et pourtant ils ont parfaitement raison de voir à se protéger eux-mêmes, étant pleinement assurés que toute l'aide que le gouvernement anglais sera en mesure de leur donner en temps opportun, leur sera fournie de très grand cœur et sans la moindre hésitation de notre part.

Plus tard, M. Brodeur parle de nouveau. Il est bel et bien persuadé que c'est un compliment qu'on lui a fait, et dans son second discours au congrès, il s'exprime en ces termes:

> Lord Elgin et messieurs, il me reste simplement à remercier du fond du cœur lord Tweedmouth d'avoir bien voulu reconnaître tout ce que le Canada a fait en vue de la défense de son territoire.

Il a pris ces déclarations au pied de la lettre; il ne s'est pas aperçu que lord Tweedmouth avait eu recours à une formule polie, dans le but de lui éviter une humiliation devant les représentants de l'empire réunis en ce moment. Puis M. Brodeur continue son discours et parle de contribution. Voici ce qu'il dit:

> On a discuté naguère la question d'une contribution directe de notre part au maintien de la marine anglaise. A cet égard, l'opinion est unanime au Canada.

Cette opinion c'est que personne ne voudrait d'une telle contribution. Puis il parle de l'acquisition d'un autre croiseur pour la protection des côtes, et il termine par ces mots:

> Nous sommes heureux de constater que lord Tweedmouth a reconnu l'opportunité de laisser cette question entièrement à la discrétion des colonies. En terminant je dirai que nous serons très heureux de coopérer avec les autorités impériales, et de nous laisser guider par un officier de l'armée impériale autant que ce sera compatible avec la pratique de l'autonomie coloniale.

Voilà, monsieur l'Orateur, le rôle que le Canada a joué lors de cette conférence entre la métropole et ses colonies. Toutes les autres colonies ont fait preuve de bonne volonté. Le Canada s'est donné en spectacle dans la personne de ses délégués.

Mais ce n'est pas tout, et je ne m'en étonne pas. Outre les délégués du Canada, il s'en trouvait d'autres parties de l'empire britannique qui observaient et prenaient note de tout ce qui se passait. Et l'on se figure aisément quels étaient leurs sentiments, et ces sentiments, quelqu'un se chargea de les exprimer. Apparemment le docteur Smartt était dégoûté de ce qu'il avait entendu, et il se dit à lui-même: Nous allons bien voir si cet homme a quelque valeur, et vers la fin du congrès il proposa l'adoption du vœu suivant:

Considérant la grande importance des services rendus par la marine pour la défense de l'empire et la protection de son commerce et l'intérêt suprême que nous avons au maintien de cette marine dans le meilleur état possible, le présent congrès est d'avis qu'il est du devoir des établissements d'outre-mer de faire pour le maintien de la marine, les contributions qui pourront être jugées nécessaires par leurs législatures particulières, telles contributions devant être sous forme de subventions en argent, de création d'une marine de guerre propre, ou d'autres services, suivant qu'on le décidera après consultation avec l'amirauté, et suivant que le requerra la diversité des circonstances.

Pouvait-on se montrer plus large, pouvait-on donner plus de latitude, pouvait-on éviter plus complètement de porter atteinte au principe du gouvernement responsable et de l'autonomie des possessions coloniales? Il semble qu'une telle proposition aurait dû être acclamée par tous. Et en effet tous l'acclamèrent, sauf un seul. Sir Wilfrid Laurier s'exprima en ces termes:

Je regrette de dire que, en ce qui regarde le Canada, nous ne saurions agréer cette proposition. L'attitude que nous avons prise il y a nombre d'années, c'est que nous avons trop à faire sous ce rapport dans notre pays pour nous charger d'une entreprise générale de cette nature. Le gouvernement canadien a déjà fait beaucoup. On ne s'en était pas rendu compte ici, mais j'ai été heureux d'entendre le premier lord de l'amirauté reconnaître que nous avons fait beaucoup plus qu'il ne soupçonnait. Il est impossible, à mon humble avis, d'adopter une ligne de conduite uniforme à cet égard.

Il ne s'agissait pas d'adopter une ligne de conduite uniforme; chaque colonie était laissée libre de contribuer à sa manière; tout ce que la proposition demandait, c'était qu'on fît quelque chose.

La disproportion est trop grande entre la métropole et les colonies. Nous avons trop à faire d'autre part. N'oubliez pas que dans la métropole l'exécution de travaux publics ne s'impose pas, tandis que dans la plupart des colonies, au Canada du moins, nous devons taxer à l'extrême, en vue du développement du pays, et nous ne saurions contribuer ou entreprendre plus que nous ne faisons de cette manière. Pour ma part, si la motion était mise aux voix, je voterais contre son adoption.

M. SMARTT: Mais les travaux publics dont vous parlez sont productifs de revenus, sont d'un intérêt vital pour votre pays.

Sir WILFRID LAURIER: Certains de nos chemins de fer n'ont jamais payé un sou d'intérêt, ni fait leurs frais.

M. SMARTT: Cependant, ils contribuent énormément au progrès du pays. Dans toutes les colonies il se construit des chemins de fer qui ne sauraient pendant nombre d'années être d'une exploitation avantageuse. Je me flattais que les termes de cette proposition vous auraient convenu particulièrement, considérant qu'en vue du maintien de la marine, la contribution aurait pu se faire sous forme d'une subvention en argent ou de l'établissement d'une marine locale, ou sous forme d'autres services. Les représentants du Canada, je crois, ont soutenu l'autre jour que certains de leurs autres services avaient le caractère de services de défense locale.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai dit tout ce que j'avais à dire sur le sujet.

M. SMARTT: Je serais très heureux de connaître les opinions des représentants des autres parties de l'empire.

M. DEAKIN: Je n'hésiterai pas à aborder la discussion du sujet, si on le désire; mais si nous n'adoptions pas la proposition, est-ce bien la peine?

M. SMARTT: C'est grand dommage que nous n'adoptions pas une proposition quelconque. Nous avons fait tant de déclarations en l'air que je voudrais bien qu'il se fît quelque chose d'une nature pratique.

Sir WILFRID LAURIER: La majorité est toujours à même d'adopter une telle proposition. Pour ma part, je dois voter contre son adoption.

Sir JOSEPH WARD: Si nous voulons qu'il en sorte quelque chose, il faudrait qu'il y eût unanimité.

M. SMARTT: C'est bien ce que je pense.

M. WINSTON CHURCHILL: Il n'est pas très utile de soumettre une proposition si nous ne l'adoptons pas à l'unanimité.

M. le PRESIDENT: Nous ferons mieux, je pense, de ne pas aller plus loin pour le moment.

Sir WILFRID LAURIER: Représentants de diverses colonies d'outre-mer, nous nous sommes efforcés jusqu'ici de travailler de concert. Mais sur une question comme celle-ci, je regrette de le dire, nous ne saurions être unanimes. M. le Dr Smartt est bien libre de soumettre sa proposition ou de la retirer, mais s'il insiste pour la mettre aux voix, je devrai voter contre son adoption.

M. SMARTT: Je ferai absolument comme le désire la conférence. Je ne tiens pas à faire une proposition que tous ou à peu près tous ici présents ne sauraient approuver, surtout une proposition dans le sens de celle-ci. Il serait peut-être à propos d'en différer la discussion jusqu'à la séance prochaine. D'ici à mardi je serai peut-être à même de la modifier de manière à la rendre acceptable à sir Wilfrid.

Et M. Smartt retira sa motion. Sommes-nous fiers de la réponse du Canada?

Plusieurs députés: Oui! Oui!

L'hon. M. FOSTER: Nos collègues de droite sont-ils fiers de la réponse du Canada?

Plusieurs DEPUTES: Oui! Oui!

L'hon. M. FOSTER: Le sont-ils vraiment?

Plusieurs DEPUTES: Oui! Oui!

L'hon. M. FOSTER: Vraiment?

Plusieurs DEPUTES: Certainement!

L'hon. M. FOSTER: Je me refuse à le croire; du moins ils ne le seront pas après leur passage dans la chambre des réflexions.

M. CONMEE: Vous l'avez déjà dit.

L'hon. M. FOSTER: Monsieur l'Orateur, ce que j'ai dit au sujet de ces deux conférences se ramène à ceci: le programme de 1902, le programme arrêté de sir Wilfrid Laurier est le suivant. La défense de l'empire n'aura le bénéfice de l'aide ni d'un soldat, ni d'un dollar, ni d'un navire du Canada; tout ce qui se fera sous ce rapport sera pour le bénéfice du Canada et du Canada uniquement. Et le très honorable premier ministre n'est pas seul à parler ainsi. Ceux sur l'appui de qui il compte tiennent le même langage. Voici en quel termes s'exprime l'homme d'Etat que le Yukon nous envoie:

Même si la Grande-Bretagne devait perdre sa marine et se trouver en tel péril que le Néo-Zélandais pourrait du haut du pont de Londres, contempler les restes de cet ancien "Dreadnought" échoué dans la Tamise, le Canada, à mon avis, ne serait nullement exposé aux attaques de l'étranger.

Le député de Nicolet, M. Turcotte, s'exprime comme suit:

Je suis d'avis que nous ayons une flotte suffisante pour protéger nos pêcheries et rien de plus.

M. Ernest Roy, député de Dorchester, dit à peu près la même chose, puis il ajoute:

La doctrine Monroe impose aux Etats-Unis l'obligation de nous protéger contre les attaques des puissances, soit de l'est, soit de l'ouest, qui voudraient s'emparer de ce pays.

Je l'abandonne aux bons soins du directeur général des Postes (M. Lemieux). Il est possible que le groupe puisse le ramener par la douceur, mais il se peut aussi que l'on soit obligé d'employer les poucettes ou le chevalet. M. Beauparlant s'accorde assez bien avec les autres et il dit:

Je consentirais à la construction d'une flotte canadienne, mais uniquement dans le but de créer une marine qui restât sous notre propre autorité et qui fût uniquement pour notre propre usage.

M. Ecrément, dont j'oublie le nom de la circonscription électorale, et qui proposa si éloquemment la réponse au discours du trône, donne son interprétation du projet disant:

Qu'il était certain que l'on entendait créer une flotte "canadienne dans sa construction, son utilisation et sa direction".

Ce qui signifie: Il faut qu'elle soit construite au Canada.

Quelques VOIX: Bravo! bravo!

L'hon. M. FOSTER: Qu'elle relève du Canada.

Quelques VOIX: Bravo! bravo!

L'hon. M. FOSTER: Et qu'elle ne doive intervenir d'aucune manière en dehors du Canada. Je remarque que les applaudissements s'arrêtent ici. M. Brodeur, qui a parlé ensuite, bien qu'en d'autres termes, a dit exactement la même chose. Il a dit que ce que nous ferions, nous le ferions pour le Canada; que la suprématie de la Grande-Bretagne n'était point en danger et que nous pouvions fort bien continuer à travailler à développer nous-mêmes notre pays et à notre propre progrès.

J'arrive maintenant à la conférence de 1909, et ce n'est plus absolument la même chose. De cette conférence de 1909, je ne sais que ce que j'ai pu apprendre par les documents qui nous sont parvenus, en lisant entre les lignes et me servant de ce que je savais des conférences précédentes. Ce fut une conférence très importante. Elle se réunit le 28 juillet sous la présidence de M. Asquith qui en indiqua le but:

La gravité des circonstances; la réponse de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie qui avait rempli tous les cœurs d'une vive gratitude.

Et il ajouta:

Comment peut-on compléter et perfectionner notre système actuel.

Il répétait ainsi, presque à la lettre, ce qu'avaient dit lord Tweedmouth et M. Chamberlain aux conférences précédentes. Ainsi, on les invitait à prendre part à une discussion, et cette discussion eût lieu. En lisant entre les lignes, on peut supposer à peu près à quelle conclusion elle aboutit: l'Australie ayant entendu l'exposé de la question répondit: Oui, nous donnerons un Dreadnought, ou, si l'administration de la marine pense que l'on peut faire mieux, nous suivrons son conseil. L'amirauté ayant pensé que l'offre d'une unité de combat était ce qu'il y avait de mieux, l'Australie n'hésita pas. Le représentant de la Nouvelle-Zélande dit à son tour: Oui, nous avons versé £100,000 par année. Je suis autorisé par mon gouvernement à promettre un Dreadnought et même deux s'il le fallait, et la Nouvelle-Zélande remplirait cet engagement; ou bien, si l'amirauté pense qu'il y a un moyen de faire mieux, nous sommes près à nous entendre et à agir de concert. Le Natal et la colonie du Cap renouvelèrent leurs anciennes souscriptions dont la fédération de l'Afrique du Sud assume la responsabilité. Alors, la Grande-Bretagne dit: Afin d'aider à la flotte du Pacifique si nécessaire et d'une importance si vitale, nous nous joindrons à la Nouvelle-Zélande, nous puiserons dans le trésor pour l'Inde et pour la Chine, et nous formerons ensemble trois unités navales composées de trois Dreadnoughts et de trente-neuf vaisseaux qui surveilleront, protégeront et défendront le sud-ouest de l'océan Pacifique; et, en temps de guerre, quand l'occasion se présentera, ils se porteront

sur un point décisif et feront entrer en ligne de compte leurs canons et leurs équipages pour décider du résultat final.

Que dit le Canada? Nous avions là deux représentants. Nous ne savons pas exactement ce qu'ils ont dit, mais nous pouvons nous en faire une assez juste idée en lisant entre les lignes: Après que M. McKenna eût exposé les vues de l'amirauté; après qu'il eût expliqué la sagesse et l'opinion de la première administration navale du monde, après qu'il eût déclaré qu'aucun navire ne saurait être de quelque utilité à la marine britannique, à moins qu'il n'en fasse partie et n'agisse en parfaite unisson avec elle, après qu'il eût dit que si une puissance quelconque désirait avoir une marine, elle devrait se procurer une flotte tant pour l'instruction des effectifs que pour un travail efficace dans le pays et à l'étranger, on demanda au Canada de fournir la quatrième flotte du Pacifique, et le Canada refusa par la bouche du ministre de la Milice et par celle du ministre de la Marine et des Pêcheries. Le mieux qui lui restait à faire s'il ne voulait pas se joindre aux colonies sœurs, c'était de créer sa propre flotte. Le Canada refusa de s'engager à créer cette flotte et se contenta de demander pitoyablement: Ne pourriez-vous nous gréer quelque chose pour £400,000 par an? Non? Eh bien, ne pourriez-vous nous fournir quelque chose pour £600,000 par an? Et il me semble entendre la voix de mon honorable ami le ministre de la Milice debout devant cette assemblée, lui déclarant que le Canada entendait agir par lui-même, s'étendant sur ce qu'il avait fait de la milice, depuis combien de temps il en était chargé, et comme il avait réussi à en faire une force vraiment importante; disant que sir Wilfrid l'avait chargé d'une proposition qu'ils pouvaient garder, s'ils le voulaient comme un gage d'amitié, mais que sir Wilfrid lui avait bien recommandé de ne point lier le Canada et, par-dessus tout, de n'en point compromettre la précieuse autonomie. Je crois voir aussi le ministre de la Marine et des Pêcheries se lever dans cette assemblée et s'exprimer à peu près en ces termes: Oh! milords et messieurs, je suis si content que vous ayez repecté notre autonomie! Je craignais que vous ne nous l'enleviez. Ne vous laissez point éblouir par la conduite de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie.

Voyez ce que je fais. Je protège nos pêcheries; j'y dépense des sommes considérables. S'il me faut placer quelques navires de plus sur la côte du Pacifique ou ailleurs, je suis prêt à le faire, pour l'avantage du Canada. J'ai commencé la formation d'un noyau de milice navale, il est vrai qu'elle est encore invisible à l'œil nu et absolument de nulle valeur. Dans un pressant besoin je pourrais augmenter tant soi peu cette force navale et, s'il le fallait absolument, je pourrais peut-être la prêter au gouvernement britannique, à supposer qu'il se produisit quelque chose de sérieux. Pour tout dire, sir Wilfrid Laurier m'a chargé de vous assurer que vous n'avez point à craindre que l'empereur d'Allemagne ou quelque autre vienne vous attaquer, car, pendant que vous verserez votre sang dans un combat décisif, lui-même, habit bas, soulèvera la province de Québec par des harangues enflammées. Et l'assemblée dut se contenter de cela. Ces messieurs sont revenus et soumettent à cette Chambre un projet qui ne saurait être d'aucune utilité à l'empire britannique. Bien plus, l'exécution de ce projet bien qu'entraînant des dépenses considérables est absolument inutile pour la défense des côtes du Canada.

Comparez cette manière d'agir avec ce que font les autres possessions. Mon très honorable ami a voulu faire croire à cette Chambre, et il veut faire croire au pays que l'Australie a reconnu son erreur, et qu'elle construit une flotte, comme le Canada se propose de le faire, et, remarquez-le bien, il dit qu'au lieu que ce soit l'Australie qui aide à la Grande-Bretagne, c'est actuellement la Grande-Bretagne qui aide à l'Australie. Eh bien, il serait difficile de dénaturer davantage les faits. Mon très honorable ami, devrait le savoir, et le ministre de la Milice le sait, s'il a lu les documents concernant cette question. J'ai parcouru tous les débats sur le bill de la défense, sur le bill d'emprunt, sur la ratification de cette mesure, à la Chambre des communes d'Australie, et j'en ai fait autant pour ceux de la Nouvelle-Zélande.

Voici ces lois; je les ai étudiées et j'en connais la teneur; et, si la Chambre veut bien m'accorder quelques instants, je vais lui en faire connaître les termes. D'abord il n'existe pas le moindre doute, dans la Nouvelle-Zélande ni en Australie, que cette flotte est destinée à la défense de l'empire et sera employée à la défense de l'empire à quelque temps que ce soit, en cas de guerre ou en toute autre circonstance critique. M. Foxton, d'Australie et sir Joseph Ward, de la Nouvelle-Zélande, le déclarèrent positivement à la conférence de Londres, et non moins explicitement devant les parlements de ces deux pays. Le bill de la défense navale d'Australie fut présenté le 21 décembre 1909, par Joseph Cook, ministre de la Défense, et voici ce qu'il dit:

Jusqu'à présent, la Grande-Bretagne a supporté tous les frais et nous avons joui des avantages. Il est temps que cela change. Trois grandes puissances navales se sont élevées: les Etats-Unis, le Japon et l'Allemagne. L'océan Pacifique reste presque désert en face du Japon. Nous devons poser deux principes: a) que tout l'empire doit contribuer à la défense; b) qu'une association impériale plus complète, spécialement en ce qui concerne la défense, est indispensable pour assurer la sécurité de

l'empire. Il faut une combinaison systématique et efficace, et j'espère que la conférence actuelle—elle siégeait alors—nous donnera cette combinaison systématique et efficace. L'Australie s'est engagée à construire une flotte: un croiseur cuirassé, trois croiseurs non-cuirassés, six contre-torpilleurs et trois sous-marins. La flotte australienne sera l'un des trois unités qui formeront la flotte de l'est du Pacifique. Nous ne nous proposons point d'agir isolément. Nous n'entendons point n'employer cette flotte que pour notre unique avantage. La flotte de la Nouvelle-Zélande, la nôtre, et une autre flotte formant une troisième unité, ne feront ensemble qu'une partie d'une grande flotte du Pacifique, qui, en temps de paix, visitera tour à tour les parages de chaque pays, et, en temps de guerre, sera à la disposition de l'amirauté.

Voilà les conditions? L'Australie n'entends point construire ces vaisseaux en Australie. Elle n'a pas pensé un seul instant à perdre du temps, à exécuter des dépenses considérables et le risque d'avoir des vaisseaux défectueux en essayant de les construire en Australie, qui est aussi dénuée que le Canada des ressources indispensables pour de telles constructions. Elle se propose de les faire construire en Angleterre, et ils seront prêts le 12 juin 1912. Déjà le premier vaisseau de cette flotte a été lancé, et il a été baptisé par Mme Asquith, femme du premier ministre de la Grande-Bretagne.

Mon très honorable ami dit que la Grande-Bretagne a changé les rôles et que c'est elle qui accorde des subsides à l'Australie. Depuis dix ans, l'Australie verse une somme annuelle oscillant entre £100,000 et £200,000 et cela durera jusqu'à 1913, l'Australie aura versé £2,000,000 pour l'entretien de la flotte impériale. L'Australie donne annuellement £200,000, et les frais d'entretien s'élèvent annuellement à £950,000. Par conséquent, d'après l'arrangement actuel, la Grande-Bretagne paie annuellement £950,000, mais reçoit de l'Australie £200,000, de sorte que la dépense nette supportée annuellement par la Grande-Bretagne est de £750,000. Cet arrangement existe depuis 1902 et demeure en vigueur jusqu'en 1913. Or, qu'arrive-t-il? D'après ce nouvel arrangement l'Australie construit une unité de la flotte; elle se charge des frais d'entretien; puis l'Angleterre donne annuellement une somme de £250,000 et réalise ainsi une économie annuelle de £500,000. Devant la chambre du parlement, le ministre responsable déclare que, dès que l'unité de la flotte aura été équipée et prête pour l'action, l'Australie propose de se charger elle-même des frais d'entretien de l'unité, et de ne pas prendre la somme annuelle de £250,000 consentie par la Grande-Bretagne.

Voilà la différence entre les deux. Qu'à dit M. Fisher, le chef de l'opposition, lorsque la question vint en discussion? M. Fisher se rangea à l'avis du ministre de la Défense. Voici ses paroles :

M FOSTER.

Il ne s'agit pas ici d'une question de parti. Jamais je n'ai partagé l'avis de ceux qui pensent que la flotte ne devrait pas combattre en dehors des eaux australiennes. La coopération avec la flotte impériale est absolument nécessaire.

Qu'à dit M. Deakin? Ecoutons-le parler:

C'est sur la mer que repose l'avenir de l'empire britannique. Il ne s'agit pas de flottes, propriété de la mère patrie et armées par elle, mais bien d'une grande marine de combat impériale embrassant les flottes de la mère patrie et les flottes auxiliaires construites et armées, puis en temps de paix, soumises à la direction des nations sœurs (dominions) qui se chargent de leur entretien. Chaque unité doit être assez forte et assez indépendante pour subvenir d'une façon adéquate à la formation des officiers et des marins employés sur ces flottes. A mon avis, la situation est grave et urgente; les relations entre les grandes puissances sont critiques et il est probable que, dans quelques années, elles le deviendront davantage. Nous ne saurions ajourner la construction de notre unité. Nous en avons besoin maintenant. Nous ne saurions temporiser; et un retard de six mois même serait fatal. La valeur navale n'est pas en vente sur le marché; il faut s'y préparer. Cette flotte avec ses trois unités agira, comme son nom l'implique, comme une seule flotte, sous un seul drapeau et sous une seule direction, pour la défense de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et des Indes. La construction navale est impossible en Australie, et il faudra demander le navire "Indefatigable" aux grands chantiers de constructions navales du monde sous la surveillance des meilleurs experts. Dans la situation spéciale où se trouve actuellement l'Australie, ses ressources navales suffiraient à peine pour la construction d'un contre-torpilleur.

En effet, il s'en construit trois actuellement en Grande-Bretagne. Les jeunes Australiens y apprennent en ce moment l'art des constructions navales et on espère que deux ou trois contre-torpilleurs pourront être groupés en Australie et peut-être le dernier construit en Australie. Voilà une attitude pleine de bon sens; voilà un emploi d'argent qui donne de bons rendements. Le parlement australien adopta une loi autorisant un emprunt de £3,500,000 pour la construction d'une unité de la flotte, et établit un fonds d'amortissement devant éteindre cette dette en seize ans. Les commandes sont données et en 1912, l'unité australienne au complet, construite aux propres frais de l'Australie dans les chantiers de construction maritime d'Angleterre, sous la surveillance des meilleurs experts du monde entier, sera prête à défendre les côtes de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et des Indes. En temps de paix, cette unité montrera la puissance du pavillon de ces jeunes pays; et en temps de guerre, elle volera à la défense de l'empire. Comme il convient aux enfants dévoués d'une mère qui les a portés dans son sein et veillé sur leur enfance.

M. Noxton dit:

Dans notre unité se trouvent pour ainsi dire réunis tous les genres d'ouvrage spécialisé qu'on rencontre dans la flotte britannique elle-même. En fait c'est une fraction de la marine britannique.

Voilà comment on a suivi l'avis de l'amirauté. Mon honorable ami le sait, M. McKenna a dit que si l'on veut que ces efforts aboutissent, il faut que l'unité vous donne la véritable portée de la flotte. Sans cela, on ne réussirait pas à créer une véritable carrière pour ces jeunes gens. Il n'existerait ni le personnel ni la formation qui seuls peuvent mettre cette unité de la flotte en mesure de coopérer réellement avec la flotte, au lieu de compromettre le succès de ses opérations. M. Merryman, M. Fisher et tous les autres hommes d'Etat de l'Afrique du Sud ne veulent pas de flottes locales. Ils veulent bien jouer leur rôle dans la défense, mais ils disent qu'il faut une marine unie et une seule marine pour l'empire britannique.

Voilà qui met assez bien en relief l'attitude de l'Australie. Comparez cela avec les paroles du premier ministre et vous verrez combien son attitude laisse à désirer. Je n'ai guère d'inquiétude sur le résultat de cette comparaison, quant à la question de savoir quelle est la meilleure de ces attitudes.

Sir WILFRID LAURIER: Ah! ah!

L'hon. M. FOSTER: Le ministre de la Milice a parfaitement bien défini l'attitude de la Nouvelle-Zélande. Elle donnera un Dreadnought, deux même, s'il le faut. Au cours de cette conférence lorsque la proposition de la création d'une flotte pour le Pacifique vint sur le tapis, la Nouvelle-Zélande y donna son acquiescement. Son Dreadnought doit être le vaisseau amiral de l'escadre de Chine, et les vaisseaux doivent être échangeables. Tantôt, une partie de la flotte de Chine sera dans les eaux australiennes; tantôt une partie de la flotte d'Australie sera dans les eaux indiennes. Ces flottes sont échangeables; mais elles sont parfaitement en mesure de faire les évolutions et grâce à la portée parfaite, elles peuvent se rendre aptes et prêtes au combat. Le temps des vieux navires en bois est passé à jamais. Quelques-uns d'entre nous semblent ne pas le comprendre. On parle de nos rudes marins et l'on croit qu'il est facile de recruter parmi nos pêcheurs et nos navigateurs des lacs des hommes prêts au service maritime à bord de ces croiseurs ou des Dreadnought.

Il va sans dire, que tout cela est inexact. Il faut au moins six ans d'exercice et d'entraînement pour rendre un jeune marin propre à ce service. Voyez ces divisions de la flotte anglaise, quand elles se préparent pour la guerre. Comment se perfectionnent-elles? En nettoyant et en polissant parfaitement les ponts de leurs vaisseaux. Oui, sans doute. En se présentant avec de beaux uniformes, parfaitement propres. Cela encore. En faisant l'exercice sur le pont. C'est parfait. Mais si vous voulez découvrir le véritable secret de la valeur de la flotte, voyez-là, alors qu'une opaque obscurité recouvre la mer, quand tous les feux sont éteints, lorsque chaque vaisseau est au rang voulu, avec ses servants et ses satellites chacun à leur place, tandis que le navire file à toute vapeur dans la nuit ténébreuse. Voilà comment ces divisions s'entraînent et se perfectionnent, voilà comment elles apprennent à fondre sur l'ennemi et à porter le premier coup. Serait-il possible d'obtenir pareils résultats de ces vaisseaux qu'on veut construire ici? L'uniforme d'une propreté immaculée, la table bien servie, l'exercice sur le pont, l'armement des batteries, dans une certaine mesure, tout cela peut s'enseigner; mais quant à permettre à ces vaisseaux d'être incorporés dans la flotte britannique partant en guerre, cela ne serait guère plus possible que de vous choisir, vous, monsieur l'Orateur, comme général d'armée. Et le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) se range à cet avis.

J'aborde une autre question; je veux revenir sur ce que j'ai prouvé, à savoir que à dater de l'entrée du premier ministre au sein de ces conférences, à commencer en 1902, sur la question de la défense de l'empire, il a pris une attitude et une seule et unique attitude: celle d'un antagonisme bien prononcé à l'endroit de toute aide réelle à l'empire britannique, dans son ensemble. J'ai suivi le développement de cette branche de la flotte qu'il veut construire pour le Canada même et j'ai prouvé, par ses propres affirmations ainsi que celles de ses partisans, que cette flotte doit se construire au Canada, demeurer au Canada et être utilisée au seul bénéfice du Canada—négation absolue de toute aide ou participation à la défense de l'empire. Et il dit qu'à moins qu'on ne prouve qu'il existe une situation critique, c'est tout ce qu'il y a à faire. Je m'inscris ici en faux contre cette proposition. Quand ce ne serait que pour alléger le fardeau presque intolérable que supporte le contribuable britannique, fardeau qui ira s'aggravant d'année en année, et que le contribuable est seul à supporter, tandis que, comme résultat des impôts qu'il paye, la flotte assure la sécurité de notre commerce, la paix du pays, de l'empire et du monde entier; oui, dis-je, quand ce ne serait que pour cette seule raison, indépendamment de toute considération de temps critique, je soutiens que le Canada, avec ses cent millions de recettes, avec sa force, sa richesse et sa puissance, devrait immédiatement prêter son concours financier à cette marine dont il a jusqu'ici

bénéficié, sans rien contribuer à son entretien, soit en argent, soit en hommes.

J'incline à croire que si le premier ministre a pris pareille attitude, cela tient à d'anciennes convictions personnelles. A mon avis, on ne saurait se dépouiller de tout un passé politique. En Australie, personne ni d'un côté ni de l'autre, n'a fait entendre ni ce refrain de l'empiètement sur le gouvernement responsable, ni cette note sur le maintien de l'autonomie. Nul homme politique, de l'un ou de l'autre côté de la chambre ni les représentants en Australie ne sauraient être accusés d'avoir exprimé des idées sur l'indépendance politique. Ces représentants du peuple déclarent à la tribune politique et devant le Parlement que leur flotte volera à la défense de l'empire, à l'heure de l'appel. Quel que soit le décret du conseil à adopter, s'écrient-ils, quelle que soit l'autorisation "pro formâ" qu'il faille donner, ces vaisseaux partiront, dès que la mère patrie pourra les utiliser. Si le Canada était doté d'un gouvernement comme celui de l'Australie, il n'existerait guère de doute sur la question. Mais sous le régime politique actuel au Canada, où un seul homme est dictateur, nous avons raison de jeter un regard sur son passé et sur sa carrière publique.

Ici même j'ai un reproche à adresser à ce modèle du citoyen britannique, à ce type du libéral anglais, c'est de s'être permis ce que nul homme d'Etat britannique, ce que nul libéral anglais, que je sache, ne voudrait se permettre, s'en aller en pays étranger et formuler des observations dérogatoires à la conduite de son propre pays et de la mère patrie. Monsieur l'Orateur, mainte et mainte fois, à Boston même, le premier ministre, bien qu'il eût prêté serment comme membre du conseil privé, a critiqué devant ses auditoires la conduite du Canada et de l'Angleterre durant la guerre civile des Etats-Unis. Et à cette époque, alors que nous affirmions avec courtoisie et parfaite loyauté les droits du Canada aux eaux qui lui avaient été concédées par le traité de 1818, qu'a dit le premier ministre?

Dans la guerre civile, le peuple anglais et le peuple canadien n'ont pas fait preuve de la moindre sympathie à leur égard.

L'Angleterre équipa des croiseurs armés pour fondre sur les bateaux de commerce américains et les détruire.

Nous avons deux fois permis à des flubustiers américains de faire des incursions dans le Vermont et les villes frontières de l'état de New-York.

Le Canada manqua à son devoir.

A mon avis, la conduite de l'Angleterre et du Canada vis-à-vis des Etats-Unis, durant la guerre, est une honte pour la civilisation de l'Angleterre et du Canada. Le peuple américain était en mesure de régler ses propres affaires; il n'avait nullement besoin d'aide; mais au moment où se livrait cette lutte suprême, question de vie ou de mort pour cette grande nation; alors que ce peuple combattait pour la cause la plus sainte, la plus grande qui eût jamais fait appel au dévouement des hommes; alors qu'il avait lieu de s'attendre à la vive sympathie de ses voisins, il était irritant de voir des vaisseaux du Sud armés en course construits, armés et équipés en Angleterre, de connivence avec les autorités britanniques, détruire le commerce américain sur l'océan; il était irritant de voir des insurgés trouver refuge au Canada et là tramer, dans l'impunité et sans provoquer de condamnation, des crimes abominables, au bénéfice de la sécession.

Je ne blâme pas mon très honorable ami de ces sentiments, s'il est ainsi qu'il a lu l'histoire. Ce que je dis, c'est qu'on chercherait en vain un homme d'Etat britannique qui saisirait une telle occasion, devant un peuple qui n'était pas alors des mieux disposé, pour mettre en question les actes de son pays. Eh bien, monsieur, j'ai autre chose à dire au sujet de mon très honorable ami. Ses efforts désespérés pour attacher le Canada à la destinée fiscale des Etats-Unis, en 1891, d'enfoncer le coin du désaccord et de la séparation entre la mère patrie et le Canada en faveur des Etats-Unis, ne me semblent pas indiquer qu'il soit très favorable au lien britannique. Cette date de 1891 a une histoire qui se prolonge avant et après lui. Ce qui l'a précédé, c'est l'union continentale et l'union commerciale, des déclarations faites dans la province de Québec, alors que mon très honorable ami disait de M. Mercier: "M. Mercier est le plus grand Canadien depuis le temps de Papineau; je partage ses opinions et je suis ici pour faire triompher M. Mercier." Et M. Mercier a triomphé en 1890; alors M. Mercier s'est retourné vers ses compatriotes en 1891 et leur a dit: "Je lutte pour le triomphe de M. Laurier, mon ami, dans la Chambre fédérale. Lorsque nous l'aurons mis là, Québec obtiendra tout ce qu'il voudra." Si jamais il y eut traité conclu et publiquement ratifié, ce fut entre M. Mercier et M. Wilfrid Laurier de ce temps-là. Qu'est-il arrivé en 1885? La ville de Montréal vit un jour mémorable où sur le champ de Mars, M. Mercier et un monsieur du nom de Wilfrid Laurier ont tous les deux pris la parole; et ce monsieur du nom de Wilfrid Laurier, un conseiller privé assermenté, à cette époque de surexcitation, et devant cette assemblée en émoi, a déclaré que s'il avait été sur les bords de la Saskatchewan il aurait épaulé son mousquet et mis en joue les soldats de la reine. Immédiatement après cela deux choses eurent lieu. M. Mercier devenu l'apôtre de l'indépendance, a voyagé aux Etats-Unis en 1892 et 1893 donnant des centaines de conférences en faveur de l'indépendance du Canada, déclarant que par l'indépendance seule nous pourrions obtenir nos droits, entre autres

celui de conclure des traités avec les pays étrangers comme nous le désirions.

M. Mercier s'était allié à certains personnages dans les Etats-Unis d'Amérique, qui lui versaient un traitement pour défrayer ses dépenses. Il a parcouru le pays, comme je l'ai dit, faisant parmi les Canadiens français et parmi des hommes d'autres nationalités, citoyens américains marquants, des fervents de l'idée de l'indépendance du Canada; comme idées connues on prônait l'union continentale et l'union du Canada avec les Etats-Unis. Pendant que cela avait lieu, où était mon très honorable ami? A Boston prêchant la même doctrine en 1892, dans la Chambre des communes prêchant la même doctrine en 1891 et 1892. Vous avez entendu ses paroles; je ne les lirai donc pas de nouveau. La doctrine fondamentale de M. Mercier était ceci: "Nous voulons pouvoir conclure nos propres traités". Il ne faisait pas partie du Parlement. Mon très honorable ami était député au Parlement et il faisait alors dans l'enceinte législative ce que M. Mercier faisait au dehors. En 1892 il appuyait et essayait de faire adopter par la Chambre la proposition suivante:

Il y a lieu d'obtenir les pouvoirs nécessaires pour permettre à Sa Majesté la reine, par l'entremise de son représentant le Gouverneur général du Canada, après avis de ses ministres, de nommer un agent pour négocier des traités de commerce avec d'autres possessions britanniques ou avec des pays étrangers, lesquels devront être au préalable soumis à l'approbation du parlement du Canada.

Et au Parlement du Canada seul. Maintenant, je le demande à mon très honorable ami et à la Chambre: Que serait-il arrivé à notre pays si mon très honorable ami avait réussi et si le Canada avait demandé et obtenu ce pouvoir? Il n'y aurait eu aucune garantie de l'union du Canada avec l'empire même pendant cinq ans. Ce n'était pas une demande d'autonomie, mais une demande de souveraineté et d'une souveraineté qui, si on l'avait exercé, aurait constitué deux nations là où il y a maintenant la mère patrie et le Dominion au-dessous de la mère patrie. Ces choses allaient ainsi de pair. Eh bien, nous constatons que mon honorable ami, avant la confédération, était innoculé du même virus. Voici ce qu'il écrivait en 1896:

Nous (de l'école de Papineau) ne nous préoccupons pas du tout des colonies anglaises. Lorsqu'on propose un changement quelconque dans nos institutions politiques ou sociales, nous n'examinons pas si ce changement sera utile aux colonies anglaises ou à quelque autre de nos voisins; nous ne pensons qu'au Bas-Canada et à la race française. Qu'avons-nous de commun avec les colonies anglaises? Quelles relations, quels intérêts nous unissent? Sera-ce des liens d'origine, de religion, de langue, d'aspirations nationales? Non, pas du tout.

En 1888, dans la Chambre des communes, il disait:

Le temps approche où les relations actuelles entre la Grande-Bretagne et le Canada doivent devenir plus intimes ou cesser tout à fait.

Au club National, le 2 juillet 1890, il a fait une autre profession de foi:

Je ne veux pas dire que nous devons toujours rester une colonie: au contraire, le jour arrive où notre pays devra prendre sa place parmi les nations du monde.

Mais je ne veux pas que mon pays acquierre son indépendance au moyen de l'hostilité d'une race envers l'autre.

Ceci était dirigé contre la tentative de former le parti national.

Je ne veux pas que l'indépendance de mon pays soit conçue dans le sens de la guerre civile. Je veux que l'indépendance de mon pays soit obtenue par la marche normale de tous les éléments de sa population vers la réalisation de leurs communes aspirations.

Eh bien, monsieur l'Orateur, lorsque nous arrivons à 1892, il dit:

Je soumets à mes concitoyens l'idée de l'indépendance, mais lorsque le jour viendra, il faudra qu'elle nous arrive avec le consentement des deux pays, et nous continuerons à jouir de la bonne entente et à conserver l'amitié de la mère patrie.

Si nous sommes fidèles à nos antécédents, nous offrirons encore au monde le spectacle unique et sans précédent d'une nation acquérant son indépendance lentement et graduellement, comme le fruit mûr se détache de l'arbre... J'ai, à maintes reprises, répété que le but de mes aspirations est l'indépendance du Canada; c'est de voir, par la suite des temps le Canada devenir une nation indépendante.

Ce n'était pas là les effusions d'une imagination jeune, que l'expérience n'avait pas encore mûrie. Ce sont les déclarations préméditées d'un homme public vieilli sous le harnais; ce sont les paroles prononcées à Boston et répétées dans la Chambre des communes du Canada. Jusqu'à présent mon très honorable ami n'a pas encore nié que ce soit là son but. Nous pouvons voir très facilement pourquoi en 1902, en 1907, en 1909 et maintenant en 1910, il refuse absolument de se lier à l'empire britannique; il refuse péremptoirement de faire autre chose que de construire ce qu'il construira en Canada, pour le Canada, et pour être utilisé en Canada et pas ailleurs, excepté en ce qui concerne les mots—et sous le rapport des mots mon très honorable ami se montre prodigue. Il déclare que c'est là son programme bien établi, établi en 1902, établi jusqu'à ce jour. Cependant, malgré cela, il déclare que la suprématie de l'empire britannique est nécessaire à la sécurité de notre pays tout autant qu'à celle de toute autre partie de l'empire. Il dit que c'est la seule garantie pour le commerce, la paix et la prospérité de l'empire

britannique et la paix universelle. Ce sont là ses paroles. Celles que je viens de citer sont des paroles agrémentées d'actes parfaitement d'accord avec elles. Et ce soir, lorsque je lui montre son dossier et que je le défie de dire, comme premier ministre du pays, chef du dominion le plus important de notre empire, s'il adhère encore ou s'il n'adhère plus à la profession de foi souvent réitérée; si le but qu'il veut atteindre et vers lequel il tend est l'indépendance de notre pays et la rupture du lien qui nous unit à la mère patrie. Je crois que la Chambre et le pays en arriveront à leurs propres conclusions.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien!

L'hon. M. FOSTER: Mais ce n'est pas tout. Mon très honorable ami n'a jamais manqué une occasion de déprécier et de tourner en ridicule la diplomatie de l'empire britannique.

Y a-t-il quelque part un Canadien qui ne saluerait pas avec joie le jour où nous serions privés des services de la diplomatie britannique?

Mon très honorable ami est l'auteur de la déclaration suivante:

Qu'a été pour nous la diplomatie britannique, monsieur l'Orateur? La diplomatie britannique, en ce qui concerne le Canada, a été une longue suite d'échecs, de concessions et de sacrifices.

Il a prêché d'amoindrir le respect d'un pays britannique pour sa mère patrie, afin de faire pénétrer l'incidieux poison dans l'esprit des jeunes citoyens, afin de leur faire croire que la mère patrie ne sait pas ce qu'elle fait et ne nous a pas traités avec justice. Ce soir, monsieur l'Orateur, je ne puis passer en revue l'histoire de la diplomatie britannique, mais je consentirai à la faire en toute occasion, et je le dis en toute sincérité, je n'ai guère confiance en l'homme public occupant la plus haute position du pays qui tourne en dérision la diplomatie britannique et souhaite de voir arriver le jour où nous pourrons nous en débarrasser. Mon très honorable ami ne niera pas cela. Mais il a fait plus. Depuis dix ou quinze ans, il n'a jamais manqué l'occasion de représenter le Canada engagé dans une lutte à mort, occupé à arracher au gouvernement britannique, à ce gouvernement tyrannique, des droits et des privilèges, et autant que sa très fertile imagination lui a permis de le faire, il a exagéré les droits et privilèges dont nous jouissons aujourd'hui, grâce aux concessions de la prérogative britannique. De sorte que son ministre de la Marine revient plus tard de la conférence de 1909 et dit: Nous avons arraché à la Grande-Bretagne notre autonomie politique, nous avons arraché à la Grande-Bretagne le droit de faire nos propres traités; nous avons arraché à la Grande-Bretagne notre autonomie douanière; et maintenant je reviens avec notre autonomie navale. C'est mon très honorable ami qui dit toutes ces choses. Ses subalternes répétant ce qu'il dit. Ce sont là tout simplement les résultats de ses enseignements. Le directeur général des Postes a dit, l'autre jour, que l'on faisait dans Québec une mauvaise agitation contre le Gouvernement; que l'on représentait le Gouvernement comme sacrifiant sur l'autel de Moloch la jeunesse et la vigueur du pays en les envoyant prendre part aux guerres européennes. Je crois que je ne dénature pas le sens des paroles de mon honorable ami.

Mon honorable ami connait cet apologue de l'homme qui avait labouré le sol pour y semer les dents du dragon, et qui s'est trouvé en présence d'hommes armés. Ce sont ces hommes armés qui ont été semés par l'honorable premier ministre et ses amis en 1896, et plus tard. Croit-on que j'ai oublié que le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur), que M. Monet qui a reçu sa récompense depuis, et plusieurs autres ont parcouru la province de Québec dans tous les sens, en répétant partout à leurs auditeurs que le gouvernement conservateur avait fait voter un crédit pour acheter des fusils et des canons pour nos soldats, que les enfants seraient arrachés des bras de leurs mères, que les jeunes gens seraient séparés de leurs fiancées pour être englouti dans le tourbillon du militarisme? On avait beau jeu, à cette époque, à élever des autels à Moloch et à y sacrifier, mais les hommes armés sont sortis de terre et l'honorable premier ministre et ses lieutenants les voient aujourd'hui se dresser devant eux.

Mais ce n'est pas tout. Voici la dernière goutte qui va faire déborder le vase. Nous connaissons tous un bon vieux refrain que nous avons chanté, que des milliers de voix ont chanté avec délices, d'un bout à l'autre de l'empire: "Dieu protège nôtre roi." Mais à l'avenir, il faudra changer cela et nous devrons dire: "Dieu protège notre suzerain," "Vive notre suzerain," "Dieu bénisse notre suzerain."

Ceci est peut-être une bagatelle aux yeux de mon honorable ami, mais c'est un incident qui, comme beaucoup d'autres, tend à diminuer le respect pour notre souverain et à relacher les liens qui nous unissent à la mère patrie. Peut-on n'accorder que peu d'importance à ces choses quand elles sont dites par un homme haut placé dans les conseils de la nation? Je ne le crois pas.

Le Canada se peuple de gens étrangers à nos institutions et auxquels il faut apprendre à devenir de bons sujets britanniques. Sont-ce là les leçons que nous devons leur enseigner? Encore une fois, je ne le crois pas. Pour mon honorable ami, c'est un détail insignifiant, mais un détail qui, joint à d'autres, laisse percer ses tendances.

De tout cela, je conclus que si en Australie et dans la Nouvelle-Zélande il n'est même pas question de savoir si, en cas de guerre, cette flotte ira au secours de l'empire, c'est parce que les hommes publics de ces pays n'ont pas exprimé publiquement des sentiments comme ceux que je viens de rappeler.

Nous savons ce qui s'est passé ici en 1899. Nous savons que l'intention bien arrêtée du premier ministre était d'empêcher un seul Canadien d'aller dans le Sud-Africain. Nous étions les traînards, et si le sentiment populaire ne s'était pas manifesté avec autant de force, nous serions restés les traînards, et les Canadiens n'auraient jamais pris part à cette guerre.

J'écoutais l'autre jour l'honorable député d'Ontario-sud (M. Fowke) dans ses efforts pour établir un parallèle entre Lincoln et le premier ministre du Canada et je me demandais quel pouvait bien être son but, en entreprenant une tâche aussi laborieuse et aussi difficile. Dans son désir d'égaler notre premier ministre à Lincoln, l'honorable député d'Ontario-sud est allé jusqu'à dire que tous les progrès accomplis par ce pays à toutes les époques marquantes étaient dus à la politique et aux efforts de l'honorable premier ministre.

M. CONMEE: Absolument.

L'hon. M. FOSTER: Absolument, dit l'honorable député, or, je demande à cet auditeur éminemment intelligent et impartial, de prendre en considération quatre dates: 1878, 1882, 1891 et 1899.

M. TALBOT: Il y a aussi 1896.

L'hon. M. FOSTER: Je n'ai jamais considéré mon honorable ami (M. Talbot) comme un sujet sérieux; il est si bon garçon et a si souvent passé par la salle aux reflexions que je ne perdrai pas de temps à lui répondre.

En 1878, la vie industrielle s'est manifestée en ce pays, sous l'influence de la protection, car c'est la protection seule qui l'a fait naître et a soutenu son existence jusqu'en 1896. En 1878, où étaient mon très honorable ami et le parti libéral? S'ils avaient été les maîtres en 1878, le Canada industriel serait-il ce qu'il est aujourd'hui? Voilà une époque.

L'autre date marquante est 1882. C'est en cette année 1882 que fut lancé le superbe projet de relier l'Atlantique au Pacifique par un grand chemin de fer transcontinental, et il fallut pour cela une somme presque incalculable d'efforts, de travail et d'argent. Quelqu'un osera-t-il nier que la construction du Pacifique-Canadien et ses conséquences ont été un des principaux facteurs dans les progrès du pays? Qu'aurait été ce chemin de fer si l'honorable premier ministre et ses amis avaient été les maîtres?

En 1891, ce fut une question de vie ou de mort pour le lien britannique en ce pays. Il n'y a pas de doute sur ce point. Le lien britannique fait sourire mon honorable ami. Edward Blake lui était, intellectuellement, de beaucoup supérieur. Il n'avait pas autant d'imagination. Il n'était pas doué d'une aussi grande souplesse d'idées; il faisait moins de cas des phrases à effet, mais il avait un cerveau d'une puissance extraordinaire; de plus, Edward Blake était fidèle à l'Angleterre. Quand les conséquences logiques de la doctrine prêchée par mon honorable ami finirent par se faire jour, Edward Blake se sépara de lui et les raisons de cette séparation sont aujourd'hui du domaine de l'histoire. Il quitta le parti libéral, parce que, disait-il, si sa politique avait triomphé, elle aurait amené la rupture du lien qui rattache le Canada à l'empire.

Si le très honorable premier ministre n'a pas réussi alors, cela est dû au travail du parti libéral-conservateur. 1899 est la dernière date, et qu'est-il arrivé en cette année-là La guerre avec les Boers. Les autres colonies entrèrent en lice, leurs gouvernements respectifs voulant prendre la tête de leur population et cette dernière voulant marcher sur les traces de leur gouvernement. Il ne s'est pas produit de schisme parmi elles. Mais, au Canada, on a invoqué la Constitution. Il fallait la sanction du Parlement. On n'avait pas le pouvoir d'agir de telle ou de telle façon, et si l'on eût écouté mon très honorable ami, pas un seul Canadien n'aurait été envoyé au sud de l'Afrique.

Monsieur l'Orateur, j'estime que si l'on tient compte de tout cela, nul événement qui s'est produit déjà en ce Dominion n'a autant contribué à élever le Canada dans sa propre sphère d'action, à élargir les horizons de notre pays pour acquérir à ce dernier une place plus importante dans l'univers entier que cet envoi de volontaires canadiens au sud de l'Afrique; ils ont combattu avec tant de bravoure pour le vieux drapeau. Il faudra qu'il s'écoule des années et des années avant que le Canada ne ressente plus les effets bienfaisants de cette participation à la guerre du Sud-Africain.

Et, monsieur l'Orateur, si mon très honorable ami avait eu le champ libre, cela ne se fut jamais produit. Ces quatre dates devraient rester dans le souvenir des honorables députés de même que dans celui de la population de ce Dominion.

Monsieur l'Orateur, j'ai parlé plus longtemps que je n'avais l'intention de le faire.

Quelques VOIX: Continuez! continuez!

L'hon. M. FOSTER: Il est d'autres choses dont j'aimerais parler.

M. S. HUGHES: Demandez le renvoi.

L'hon. M. FOSTER: Non, je ne crois pas devoir demander le renvoi du débat. Ce que je voulais ajouter se résume à ceci: je désire m'occuper de cette question au point de vue de l'urgence. Mon très honorable ami sait parfaitement ce qu'il y a dans cette question. Il sait combien vitale elle est pour ses plans. Il n'ignore pas que si la population du pays croit qu'il y a urgence, son plan serait condamné dès l'instant où il le soumettrait au pays. Le seul espoir de mon très honorable ami et de son Gouvernement, c'est de persuader à la population qu'il n'existe pas de danger; que tout repose en paix sur les bords d'Israël; qu'il n'y a pas d'urgence; que nous pouvons tous dormir tranquilles et en parfaite sécurité. Monsieur l'Orateur, ce n'est pas là mon avis.

Je n'ai pas besoin de m'adresser à sir Wm White; il est inutile pour moi de consulter un écrivain du "Times"; de faire des extraits d'un article publié dans une revue. Je ne vois pas la nécessité de parcourir tous les discours prononcés sur les tréteaux politiques de l'Angleterre durant l'une des élections les plus contestées dont jamais la mère patrie n'a été témoin. Je ne veux m'adresser qu'aux chefs responsables du Gouvernement, à ceux qui sont en relation directe avec l'amirauté, ce plus grand pouvoir dans l'empire, qui siège sur les hauteurs extrêmes où l'on ne traite que de questions internationales; qui connaissent et qui ressentent les sentiments intimes des nations, de même qu'ils peuvent constater le présage d'une menace ou d'un danger. Quand ces hommes-là, qui peuvent compter sur une majorité de 350 voix dans la Chambre des communes nous sont représentés comme préparant un piège contre eux-mêmes, cela me semble bien vide de sens. Voilà comment tout cela a commencé. Sir Edward Grey a parlé dans des termes plus affolants, je dois le dire, que ceux dont jamais auparavant ne s'était servi un secrétaire d'Etat aux affaires étrangères au parlement britannique; c'est alors que M. Asquith a pris position et qu'il a dit au peuple de l'empire britannique où il en était; et jamais on ne me fera croire que ces hommes-là parlaient avant l'heure voulue.

Ils ont parlé des mois après l'heure où ils auraient dû parler; et ce qui faisait le sujet même de la discussion à ce temps-là, c'était, entre autres choses, qu'un parti ne devrait pas refuser des Dreadnought supplémentaires, alors qu'un autre acceptait ces derniers: M. Asquith a répondu à cette question même, mais quelques jours après seulement, alors qu'il annonça à une assemblée réunie pour l'entendre, que non seulement on avait refusé les quatre Dreadnought en retard, mais que depuis la fin de l'année 1909 jusqu'aux premiers mois de 1910, les quatre autres Dreadnought demandés par M. Balfour et par le pays auraient été refusés également.

Il y a plus, il ajouta: Nous serons disposés à demander au parlement tout ce qui est nécessaire à assurer la sécurité complète de l'empire ainsi qu'une confiance entière en ce dernier. Je ne désire aucunement me poser comme autorité en ces matières. Je ne suis pas une autorité—pas beaucoup plus que ne l'est mon honorable ami le ministre de la Milice. Tout ce que nous pouvons faire, c'est simplement de lire, de penser, de nous renseigner avant d'en arriver à des conclusions.

Je ne veux pas énoncer les miennes. J'ai le témoignage et l'opinion de gens qui connaissent les faits d'une façon pertinente.

Quand je lis l'histoire de l'Allemagne, et que j'apprends les progrès merveilleux accomplis par ce pays; quand je constate que cette nation possède la plus forte armée du monde, comprenant, au besoin, plus de 4,000,000 d'hommes, pourvue d'une administration parfaite, exercée admirablement, ayant ses plans de mobilisation, son équipement et un service de renseignements qui n'a pas son supérieur ni même son égal, peut-être, on ne peut venir me dire qu'il n'y a rien à craindre d'une nation comme celle-là, ayant une population qui compte 305 âmes au mille carré, nation qui regorge d'ouvriers et de manufacturiers au point de ne pas trouver de marché pour ses produits dans ses propres limites, et qui est obligé d'en chercher à l'étranger, pays qui ne possède qu'un petit nombre de colonies et qui en cherche d'autres—quand je vois cette nation qui, avec une rapidité étonnante et un souci merveilleux de tous les détails, a pu, en quatre années, construire une flotte accusant un très haut degré de perfection, qui a frappé l'Angleterre de stupeur et qui, en réalité, n'était pas loin d'égaler la flotte anglaise comme effectif de guerre moderne, c'est-à-dire en Dreadnought et en super-Dreadnought—quand je vois l'Allemagne avec de nombreux alliés et l'Angleterre qui n'en a que très peu, et que sa flotte rassemblée est pour ainsi dire tenue en laisse en vue des Iles-Britanniques, appuyée par une puissante armée qui protège en même temps son territoire, tandis que les possessions britanniques, disséminées par le monde entier, ont besoin d'être continuellement gardées et défendues par la flotte anglaise—quand je songe à tout cela, je me dis que le temps est venu et ne peut être différé où quiconque désire le maintien de l'empire; quiconque désire la paix, la grandeur et la sécurité future du Canada—car du moment où disparaîtra la suprématie maritime de l'Angleterre, le Canada se trouvera aux prises avec les pires difficultés, à la merci du premier conquérant qui voudra s'en emparer,—je dis donc que tout Canadien, abs-

traction faite de toute considération impériale, est tenu de faire quelque chose, de réfléchir souvent et profondément, et d'étudier ce problème avec soin. Quiconque se rendra compte de la situation, ne pourra manquer de reconnaître qu'il n'est ni courageux ni prudent, ni dans l'intérêt bien entendu du pays que nous, Français ou Anglais, Irlandais ou Ecossais, habitants des prairies ou habitants du littoral, nous puissions avoir un seul instant le moindre doute à cet égard.

Je le demande au premier ministre qui a semblé n'attacher que peu d'importance à la question d'urgence et aux circonstances critiques qui peuvent survenir, et qui, l'instant d'après, déclare que la suprématie de la marine anglaise est une condition vitale pour le Canada et l'empire tout entier. Je le lui demande: ne vaut-il pas mieux s'exposer à faire trop que pas assez? Si après avoir mis son projet à exécution, les années se passent sans qu'il en résulte ni avantage ni secours, et qu'un jour une flotte puissante surgisse sur la mer du Nord ou ailleurs, et que le sort de l'empire et celui du Canada soient dans la balance; si, ce qu'à Dieu ne plaise, l'Angleterre était vaincue et que son adversaire la remplaçât sur les mers, où mon très honorable ami irait-il chercher des consolations? Je ne voudrais pas alors être à sa place.

Nous vous conseillons donc de vous arrêter dans votre entreprise de doter ce pays à grands frais d'une flotte qui sera d'un appoint nul à la marine impériale et de peu d'utilité pour le Canada; de prendre le temps d'examiner la question pour connaître le sentiment public sur la création de cette flotte; mais en attendant nous, vous invitons à prendre le moyen le plus efficace de faire face à la circonstance critique dans laquelle se trouve l'empire—car c'en est une —et pour cela, renforcez la marine britannique. Le Canada a aujourd'hui un revenu de $100,000,000, sans compter tout ce qui lui a été donné et conservé grâce aux efforts incessants des contribuables des Iles-Britanniques, et peut-on concevoir un instant que ce pays refuse de faire son devoir en tant que nation et que partie de l'empire, en contribuant à la défense de l'empire et à la sienne propre promptement et effectivement?

M. E. M. MACDONALD (Pictou): Je considère qu'avant de proposer le renvoi de la suite de la discussion, il convient de dire quelques mots en réponse à l'étrange discours que vient de prononcer l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Je tiens à signaler en quelques phrases l'attitude singulière qu'il a prise ce soir. Depuis que j'ai l'honneur d'occuper un siège en cette Chambre, il m'a été donné bien souvent de l'entendre adresser la parole, mais je l'ai rarement vu dans un état d'esprit aussi désespéré. Après avoir été obligé de ravaler tout ce qu'il a dit l'an dernier, lorsque, mettant à contribution toutes les épithètes et les invectives de son répertoire, il déclarait que le Canada ne devait pas verser de contribution en espèces, mais construire sa propre marine, et après avoir été contraint de s'exprimer ainsi par ceux qui fournissent le nerf de la guerre à l'époque des élections et qui lui ont appliqué les poucettes, à lui et à son chef, pour leur faire changer d'attitude; après que lui et son chef eurent accompli un exploit comme l'histoire n'en offre qu'un seul exemple, celui de ce roi de France qui, à la tête de vingt mille hommes, retraita après avoir gagné la victoire, l'honorable député a voulu masquer sa honteuse reculade en cherchant à jeter du discrédit sur celui qui préside glorieusement aux destinées du Canada depuis l'avènement au pouvoir du parti libéral, en 1896.

S'il me plaisait de remonter dans le passé, je pourrais dire quelques vérités sur le compte d'un chef conservateur qui fut premier ministre du Canada et s'est proclamé en faveur de l'annexion; je pourrais ramener sur le tapis le scandale du Pacifique, l'incident du nid de traîtres et certains accès de faiblesse, mais je me refuse à suivre l'exemple de l'honorable député. Il est indigne et malséant de la part d'un homme de la position qu'occupe l'honorable député de parler comme il a fait de celui qui gouverne le pays et que tous les libéraux du Canada s'honorent d'avoir pour chef—de le dénoncer comme séparatiste et ennemi de l'empire. Les quatorze années d'administration du premier ministre constituent une réponse suffisante à ces calomnies.

Quant à l'honorable député (M. Foster) quel bilan a-t-il à montrer? Quand il était ministre des Finances, a-t-il jamais songé à reconnaître la sollicitude de l'Angleterre à l'égard du Canada en accordant à ses marchandises un traitement de faveur sur notre marché? Non. Il appartenait au chef du gouvernement libéral d'inaugurer cette politique.

Au moment de la guerre du Soudan, quelle ligne de conduite a adoptée le gouvernement tory dans lequel l'honorable député était ministre des Finances? Il a dit au gouvernement anglais: Nous vous permettrons d'enrôler les jeunes gens de ce pays, mais nous ne vous donnerons pas un sou. Pourtant, l'honorable député déclare que son parti a obligé sir Wilfrid Laurier a envoyer des troupes canadiennes au Sud-Africain. Comment! on a laissé à un Canadiens français, qui était à la tête du Gouvernement, le soin d'envoyer, pour la première fois dans notre histoire, la jeunesse canadienne prendre part aux guerres de l'empire!

Permettez-moi de vous donner une preuve de l'estime qu'on a en Angleterre pour

le premier ministre (sir Wilfrid Laurier). Vous avez tous entendus parler de M. Richard Jebb, libéral-unioniste, qui a brigué les suffrages des électeurs de la division Saint-Pancras, et que les partisans canadiens de la fédération impériale ont prié M. Balfour d'accepter comme candidat. Eh bien! dans son "Essai sur le nationalisme colonial", M. Jebb dit, en parlant du premier ministre du Canada:

En se rappelant les événements qui ont eu lieu depuis l'adoption par le parlement du Dominion, pendant l'été de 1899, de la résolution concernant la guerre du Transvaal, les Canadiens, en somme, n'ont pas raison de penser que leur pays a négligé de conserver le premier rang qu'il a continué d'occuper, dans la voie constamment suivie qui conduit à la coopération impériale. Au contraire, à la fin comme au commencement, le Canada apparaît comme le gardien déterminé, lorsque d'autres ont été tentés de renoncer à cette solidarité qui est le véritable fondement de l'union impériale. Parmi les hommes d'Etat nationalistes brille sir Wilfrid Laurier qui applique avec succès au problème de la consolidation de l'empire l'esprit ferme et progressif de cette tradition politique.

Puisque M. Jebb, impérialiste marquant, rend ce témoignage au chef du parti libéral du Canada, celui-ci n'a pas à se préoccuper de ce que dit le représentant de Toronto-nord.

Encore une observation, avant que je propose le renvoi. En entendant l'honorable député nous parler de l'ancienne mère patrie et des obligations du Canada envers l'empire, je me suis demandé si son opinion valait celle d'un jeune homme, d'un fils de la Nouvelle-Ecosse qui commandait les Néo-Ecossais à Paardeberg et qui porte sur sa poitrine la décoration royale, récompense de sa bravoure au service de l'empire dans le Sud-Africain. L'opinion d'un tel homme ne vaut-elle pas beaucoup mieux que celle de l'honorable député qui a gaspillé le temps uniquement pour des fins politiques? J'ai reçu ce soir la lettre suivante de ce jeune homme dont on ne peut nier le dévouement et le patriotisme;

Cher monsieur Macdonald,—L'attitude du Canada à l'égard du projet de la marine occupant le premier plan, vous ne croirez pas, je l'espère, que j'abuse de vos instants et de votre patience, si j'ose vous exposer la situation tell qu'elle m'apparaît à moi qui ne suis pas dans l'arène de la politique militante.

Il me semble que la seule contribution qui soit acceptable aux yeux d'un Canadien doit prendre la forme de la chair et du sang canadiens c'est-à-dire une contribution de marins canadiens exercés. Si le Canada doit payer les Anglais pour jouer son rôle dans les batailles, nous ferions mieux d'abandonner la partie.

Notre but immédiat devrait être de commencer à former un groupe, disons, de 2,000 marins canadiens. Ces hommes peuvent être pris dans les villes et les comtés de l'intérieur du pays, aussi bien que dans les ports de mer, car l'équipage d'un bâtiment de guerre moderne se compose moins de matelots que d'artilleurs, de tireurs, d'artisans et de mécaniciens de toutes sortes, et les villes et les villages de l'intérieur peuvent fournir leur quotepart, aussi bien que les Provinces maritimes.

Si la guerre du Sud-Africain a été d'une importance capitale pour le Canada, c'est que celui-ci avait là-bas 8,000 de ses fils qui tous écrivaient chez eux, et que chaque ville, village, comté et rue du pays pouvait dire qu'un de ses représentants bataillait au Sud-Africain.

Si la participation du Canada à la guerre du Sud-Africain avait pris la forme d'un don d'argent ou de belles batteries de canons, l'enthousiasme du Canada aurait été nul.

La manière dont le Canada doit participer à la défense impériale doit consister à fournir des hommes exercés et, pour former ceux-ci, nous devons commencer à établir une marine.

Si une guerre se déclarait demain, le parlement canadien pourrait voter et mettre à la disposition de l'Angleterre une somme de $10,000,000 ou de cinq fois autant, si vous voulez.

A part tout cela, il y a la question constitutionnelle et le gouvernement libéral mérite les remerciements et la reconnaissance éternelle de tous les membres de l'empire britannique parce qu'il ne s'est pas laissé effacer au point de faire un faux pas dans la voie de nos relations impériales.

Le moyen le plus certain et le plus rapide d'effectuer une union impériale, c'est pour le Canada de conserver une attitude digne et il n'y a pas lieu pour nous de retomber dans la situation coloniale dont nos ancêtres sont sortis avec tant de difficulté.

Si on commence à donner des Dreadnought, le peuple anglais s'attendra que nous poursuivions cette politique, et sa discontinuation causera plus de froissements qu'il n'en existe actuellement.

Je désapprouve entièrement toute démarche qui créerait une situation dont le Canada aurait peine à sortir, et je n'hésite aucunement à dire que la politique de sir Wilfrid Laurier n'est ni plus ni moins qu'une conséquence logique du développement colonial et impérial auquel nous travaillons depuis tant d'années.

Le concours le plus assuré que le Canada peut donner au développement de l'empire, c'est de créer un vigoureux sentiment national qui pourra fournir à la marine de l'empire des marins canadiens exercés comme il a déjà fourni à l'armée des soldats canadiens bien dressés.

M. E. M. MACDONALD.

Après cette longue harangue au cours de laquelle mon honorable ami s'est abaissé jusqu'à recourir à l'ancienne tactique qui consiste à injurier ceux qui ne partagent pas nos sentiments—parce qu'il défendait une mauvaise cause—et avant de proposer le renvoi du débat, j'ai voulu citer l'opinion de M. Richard Jebb, l'impérialiste, au sujet de l'estime dont sir Wilfrid Laurier jouit en Angleterre, voire même partout où l'on parle l'anglais; et j'ai voulu rapporter les réponses d'un homme qui s'y connaît, d'un homme qui a été prendre part aux combats de l'empire et qui n'est pas resté chez lui à mettre les points sur les *i* et à barrer les *t*, à torturer les mots et à dénaturer le sens des idées.

Ces réponses au discours de l'honorable député suffisent pour ce soir, aussi je propose le renvoi de la suite du débat.

(La motion est adoptée et la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

Sir WILFRID LAURIER propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN: Quels seront nos travaux demain?

Sir WILFRID LAURIER : Demain étant vendredi, il est peu probable que l'assistance sera nombreuse. Nous ne poursuivrons pas le présent débat, mais nous remettrons le budget à l'étude.

L'hon. M. FOSTER: Le budget de quel ministère.

Sir WILFRID LAURIER: Celui des Travaux publics.

(La motion est adoptée et la séance est levée à minuit et vingt-trois minutes, vendredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 11 février 1910.

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

1re LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (bill n° 139), déposé par M. Talbot, concernant la compagnie du chemin de fer de la baie de Quinté;

Le 2e (bill n° 140), déposé par M. Wallace, tendant à faire droit à Frederick-Joseph-Gustin McArthur.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DES INDIENS.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) demande à déposer un projet de loi (n° 141), portant modification de la loi des Indiens.

—Monsieur l'Orateur, ce projet de loi ne comprend que trois dispositions. Son objet est de définir nettement la loi suivant l'interprétation qu'on en a faite jusqu'ici et de dissiper les doutes qui semblent exister encore à ce sujet. La première disposition a trait à l'occupation des terres par d'autres que les Indiens, et indique la procédure à suivre pour faire reconnaître les droits de la tribu dans les cas d'empiètement sur leur réserve. Les deux autres dispositions ont simplement pour but de garantir le droit des Indiens à toute somme qui peut leur échoir de la part de l'Etat.

(La motion est adoptée et le projet de loi lu une 1re fois.)

COMITE DES VOIES D'EAU NAVIGABLES.

M. WHITE: Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je prie le ministre de me dire quand le comité relatif aux voies fluviales et chutes d'eau va se réunir? C'est un comité très important, et il ne s'est pas encore réuni une seule fois depuis le commencement de la session.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je signalerai le fait à l'attention du président de ce comité.

LE "SCIENTIFIC AMERICAN" ET LE PONT DE QUEBEC.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): On a signalé à mon attention une critique des plans du pont de Québec parue dans le "Scientific American", publication savante très en vue. L'auteur paraît ignorer que les plans comprennent un pont à suspension aussi bien qu'un pont à poutres consoles. Quelques députés ont dû avoir connaissance de cet article, et je l'ai signalé au président du bureau d'ingénieurs chargé de surveiller la construction du pont.

EPIDEMIE DE TRACHOMA DANS LES ECOLES DE REGINA.

M. SCHAFFNER: Je désire signaler à l'attention du ministre de l'Intérieur une question qui me paraît demander une décision immédiate. Je vois dans une dépêche de Régina au "Citizen" d'aujourd'hui qu'une épidémie de trachoma s'est déclarée dans les écoles de cette ville:

A l'heure qu'il est, environ dix cas ont été découverts, mais on doit faire l'examen minutieux de tous les enfants fréquentant les écoles. Le chef du service d'hygiène de la ville, en faisant son rapport sur le sujet aux autorités, a indiqué comme cause de l'épidémie la négligence des inspecteurs de l'immigration, qui laissent entrer au pays des personnes atteintes de cette maladie.

C'est là, je crois, un état qui devrait engager le ministre de l'Intérieur à prendre des mesures immédiates de prévention.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Tout ce que je puis dire c'est qu'aucune précaution n'est négligée aux ports de mer pour empêcher l'introduction d'immigrants atteints de cette maladie. Comme dans le cas de toute autre inspection, il est possible qu'elle échappe à la vigilance de l'inspecteur lorsqu'elle est encore à l'état latent, pour se manifester et se répandre plus tard. Je ferai observer qu'on prend l'habitude d'imputer à la négligence des employés de l'immigration toute épidémie quelconque qui éclate au Canada. Sous toute réserve, je ferai observer que les autorité municipales et provinciales feraient bien d'assumer leur pro-

pre part de responsabilité en ce qui regarde l'enrayement des maladies contagieuses.

REGLEMENTATION DES PECHERIES.

M. BRADBURY: Je prie le ministre intérimaire de la Marine et des Pêcheries d'observer qu'il n'a pas été donné suite apparemment aux conclusions du rapport de la commission déposé sur le bureau. Des pêcheurs de Selkirk m'ont écrit pour s'informer s'il doit y avoir des changements de fait, si le rapport va donner lieu à une nouvelle réglementation. A ce temps-ci de l'année, les pêcheurs aimeraient à savoir si on va leur permettre de pêcher l'année prochaine.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je répondrai lundi prochain à la demande de l'honorable député.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides:

Ports et rivières du Nouveau-Brunswick, Dipper-Harbour, prolongement du brise-lame, jetée $14,000.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Monsieur le président, le présent crédit est destiné à effectuer le prolongement de la jetée du brise-lames à Dipper dans le comté de Saint-Jean. On estime la dépense totale à $19,530, pour 186,000 verges cubes de caissons, plus $21,500 de frais éventuels, dont nous demandons $14,000 aujourd'hui. C'est la somme que nous comptons dépenser l'année prochaine.

M. CROCKET: L'entreprise est-elle adjugée?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, nous n'avons rien fait encore, et nous ne ferons rien tant que le crédit n'aura pas été voté.

Quai de Dorchester, terre-plein à l'extrémité extérieure pour supporter les bateaux à marée basse, $1,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit d'établir un terre-plein au large du quai pour que les navires soient sur un fond horizontal à marée basse. Comme le sait l'honorable représentant d'York (M. Crocket), cette rivière est sujette à la marée, et les navires qui se trouvent à flot à marée haute sont échoués à marée basse, et il est très important que le fond sur lequel ils s'échouent soit plat. On estime la dépense à $1,000. On se propose d'établir un ouvrage de 2,500 pieds de longueur un peu sur le modèle d'un coffrage, et il sera nécessaire de creuser, d'établir des appuis de remblai, et ouvrages de cette nature.

Ports, rivières, et ponts, crédits général pour réparations et améliorations, $21,000.

M. OLIVER.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est un de ceux qu'il est d'habitude de demander en vue de réparations à faire généralement aux quais et ponts pour lesquels il n'est pas voté de crédit spécial. Nous avons obtenu, l'année dernière, un crédit de $24,000, dont nous avons dépensé jusqu'au 1er décembre $10,985, ce qui laisse un reliquat de $12,000. Bien entendu, l'excédent de crédit non dépensé va se trouver annulé en fin d'exercice, et nous demandons le crédit ordinaire pour le prochain exercice.

Port de Kouchibouguac, pour finir de combler la brèche nouvellement ouverte sur la grève, et protéger celle-ci au moyen d'un brise-lames, $1,500.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous espérions que cette somme suffirait pour achever les travaux, mais je regrette de dire que nous ne saurions donner cette assurance maintenant, une tempête très violente ayant récemment beaucoup endommagé les ouvrages, et je ne puis indiquer au comité exactement quelle somme il faudra pour terminer les travaux.

M. CROCKET: Quelle a été la dépense totale jusqu'ici?

L'hon. M. PUGSLEY: Elle s'est élevée à $6,300. Nous espérions qu'elle ne dépasserait pas $7,800.

M. CROCKET: Depuis quand les travaux sont-ils en marche?

L'hon. M. PUGSLEY: Ils ont été commencés en 1908.

M. R. L. BORDEN: Quelle est leur utilité?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a une longue barre occupant l'entrée du port de Kouchibouguac. Un chenal traversant cette barre donne entrée sur le port; mais ces années dernières, la mer s'est fait un chemin sur un autre point de la barre, ce qui entrave le mouvement des eaux à travers le chenal principal. Le port en souffre, la vase tendant à s'y accumuler; et l'on voudrait combler cette ouverture pratiquée par les eaux de la mer.

M. R. L. BORDEN: Dans quel comté se trouve situé ce port?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans le comté de Kent. Kouchibouguac est un centre important, non seulement pour la pêche, mais pour divers autres genres de commerce. On s'y livre à l'exploitation forestière, et on m'informe qu'il s'y pêche du poisson pour une valeur de $50,000 annuellement. On y a construit récemment un entrepôt frigorifique de grandes dimensions, et il s'y trouve trois homarderies.

M. CROCKET: Les travaux ont-ils été exécutés en régie?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. CROCKET: Qui est le contremaître?

L'hon. M. PUGSLEY: M. Atkinson.

Quai de Lamèque, améliorations, $2,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à achever l'agrandissement du quai et l'établissement d'un entrepôt à Lamèque dans le comté de Gloucester. On estime que ces travaux entraîneront une dépense totale de $7,000, dont nous comptons avoir $4,999.63 de dépensés d'ici au 31 mars. Nous demandons maintenant $2,000 pour terminer les travaux.

M. CROCKET: Quelle profondeur d'eau va-t-on s'assurer?

L'hon. M. PUGSLEY: Je regrette de ne pouvoir indiquer la profondeur d'eau; mais je dirai que les bateaux à passagers y passent. Il a été établi une ligne de vapeurs entre divers points le long du littoral de Gloucester et les îles ainsi que le littoral de Québec, et ces bateaux font escale à cet endroit. L'eau est assez profonde pour ces vapeurs. Lamèque est un centre important de commerce; on estime qu'il s'en exporte annuellement pour $80,000 de poisson seulement. La population est d'à peu près 400.

Leonardville, île Deer, reconstruction et prolongement du quai, $7,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est demandé pour achever les travaux, qui sont pour le prolongement d'un quai, anciennement la propriété du gouvernement provincial. Le prix d'adjudication de l'entreprise est de $9,895, et on estime que les dépenses éventuelles s'élèveront à la somme de $1,105. Au 31 mars prochain, nous comptons qu'il aura été dépensé $4,000; il restera donc $7,000 à dépenser pour terminer les travaux, et c'est le crédit que nous demandons.

Lorneville, quai du brise-lame, $10,000.

L'hon. M. PUSGLEY: Ce crédit a pour objet un versement à faire sur le brise-lames de Lorneville (ville et comté de Saint-Jean) centre de pêche très important. Le prix d'adjudication de l'entreprise est de $27,000; nous ajoutons pour dépenses incidentes, $800 et pour droit de passage $200; enfin, par suite du choix d'un nouvel emplacement, nous accordons à l'entrepreneur $1,150 de plus. Depuis que ces estimations ont été préparées, il s'est produit un déplorable accident au brise-lames de Lorneville. Dans une récente tempête, la plus violente peut-être qu'on ait jamais éprouvé à cet endroit, l'extrémite du brise-lames dans la direction de la mer a été enlevée et a passé à travers comme une croûte qui se serait trouvée sous l'eau, se fixant à cet endroit, et laissant une brèche entre l'avant-quai ainsi détaché et le corps principal, brèche qu'il y aura lieu de combler et qui nous oblige à demander un crédit supplémentaire. Une partie du quai se trouvait établie sur le roc, et une autre partie sur ce qu'on pensait être le lit de la mer. Au cours de cette violente tempête, la fondation a été minée par la tempête, ou elle s'est effondrée sous son propre poids. C'est un de ces accidents imprévus qui se produisent parfois.

M. CROCKET: Quel est le chiffre des avaries?

L'hon. M. PUGSLEY: Il est de $15,000 ou $20,000.

M. CROCKET: Le Gouvernement n'avait pas encore reçu livraison des ouvrages des mains de l'entrepreneur?

L'hon. M. PUGSLEY: Non; mais ils étaient terminés, et nous devrons, à ce que je pense, en payer le prix à l'entrepreneur.

Baie de Mace, raccordement du musoir au rivage, pour compléter les travaux, $1,150.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit de relier au rivage, sur une longueur de 150 pieds, le musoir en partie terminé.

Quai de Moncton, agrandissements, $14,500.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est pour l'établissement d'un coffrage de 160 pieds de longueur sur 50 pieds de largeur, et de travaux d'accès à partir du rivage dans la direction du coffrage de 90 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur. Le prix d'adjudication de l'entreprise est de $17,600, et nous estimons que la dépense totale, y compris les frais imprévus, sera de $19,200.

M. CROCKET: Le Gouvernement a-t-il construit le quai que l'on veut agrandir?

L'hon. M. EMMERSON: C'est un quai qui a été établi dès avant la confédération; ça toujours été un quai public, reconnu tel, et entretenu aux frais du Dominion. Il est à très peu de distance de ce qu'on appelle la voie ferrée du quai à Moncton. J'espère que le ministre des Travaux public va hâter l'achèvement de ces travaux, le délai éprouvé jusqu'ici ayant provoqué des plaintes très vives de la part des armateurs et autres qui utilisent le port de Moncton.

M. CROCKET: A qui a été adjugée l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: A Downey frères, du comté d'Albert.

M. CROCKET: Combien avez-vous reçu de soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY: Sept. La soumission de Downey frères s'élevait à $17,000.

Néguac, prolongement du quai sur la baie de Miramichi, $2,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces travaux ont été entrepris non seulement en vue d'agrandir le quai, mais d'obtenir une plus grande

profondeur d'eau vers le large, le besoin s'en faisant vivement sentir en ce qui regarde le vapeur circulant entre Newcastle et Chatham.

M. CROCKET: Ce crédit va-t-il solder toute la dépense?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, il restera à peu près $800 à demander plus tard. On estime que la dépense totale sera de $2,800.

M. CROCKET: Le premier quai avait-il été construit par le gouvernement fédéral?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, il avait été bâti entre 1892 et 1894.

Quai de New-Mills, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit de construire un quai dans un endroit important du comté de Restigouche où l'exploitation forestière est très active. On estime que la dépense totale sera de $12,000.

M. DANIEL: Quelle sera la profondeur d'eau?

L'hon. M. PUGSLEY: Cinq pieds à marée basse et douze pieds aux hautes eaux, marée du printemps.

M. DANIEL: Va-t-il falloir draguer?

L'honorable M. PUGSLEY: Nous n'en prévoyons pas la nécessité.

M. HUGHES: Quel est le chiffre de la population de New-Mills?

L'hon. M. PUGSLEY: D'à peu près 1,500.

M. CROCKET: Les travaux vont-ils être adjugés à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. CROCKET: Le Gouvernement a-t-il obtenu une promesse de vente du terrain sur lequel le quai doit être établi?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. CROKET: Je suppose que vous avez décidé où le quai sera construit?

L'hon. M. PUGSLEY: On offre de nous céder moyennant $100 le terrain à l'endroit où nous avons décidé de construire le quai. Il n'est pas douteux que nous acceptions l'offre.

M. CROCKET: Quelle grandeur de terrain cette offre concerne-t-elle?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne puis dire à l'honorable député quelle sera l'étendue, mais elle comprendra les avenues et l'emplacement du quai sur le rivage.

Petit-Rocher, chemin aboutissant au brise lames et réparations aux travaux d'accès, etc., $1,200.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est en vue d'enclore le droit de passage vers le brise-lames, et aussi de réparer les approches que les tempêtes ont endommagées.

M. DANIEL: Quelle est la longueur de ce chemin?

L'hon. M. PUGSLEY: A peu près un quart de mille.

M. DANIEL: Ce chemin est-il sur la propriété du Gouvernement?

L'hon. M. PUGSLEY: Il a été acheté des autorités de l'Eglise catholique romaine, et le titre transféré à la couronne. Nous avons payé à Mme Valérie Frenette la somme de $100, mais nous n'avons pas encore réglé avec les administrateurs ecclésiastiques, qui demandent $500 pour leur partie. Le reste du crédit est pour réparations aux approches.

M. CROCKET: Quelle a été la dépense entraînée tout d'abord par l'établissement du brise-lames?

L'hon. M. PUGSLEY: Jusqu'à la date du 31 mars de l'année dernière il avait été dépensé un total de $63,277.13.

M. CROCKET: Quand ont été opéré les premiers travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Ils ont été commencés en 1903, et terminés en novembre 1908.

M. CROCKET: Quel a été le prix d'adjudication?

L'hon. M. PUGSLEY: La première entreprise adjugée à M. McGregor, était pour la somme de $24,150, et une autre, adjugée au même, pour la somme de $32,900.

M. CROCKET: Ce qui fait un total de $63,000 pour ce brise-lames. Quelle était la longueur de cet ouvrage?

L'hon. M. PUGSLEY: Un brise-lames indépendant a été commencé en 1904 et terminé en 1905. En vue de permettre l'utilisation de ces ouvrages comme quai, et en vue de mieux protéger la partie en deçà une seconde entreprise fut adjugée le 4 septembre 1907 pour le prolongement du brise-lames jusqu'au rivage. Ces travaux furent commencés le 11 septembre 1907 et terminés le 31 mars 1908. Je crois comprendre que la longueur sera de 450 pieds, sans compter celle du brise-lames indépendant, qui serait, à ce que me dit l'honorable député de Gloucester (M. Turgeon), d'à peu près 400 pieds; ce qui donne une longueur totale de 850 pieds.

M. CROCKET: Comment se fait-il qu'il a été adjugé deux entreprises, une pour $25,000 et l'autre pour $32,000?

L'hon. M. PUGSLEY: Le premier marché était pour le brise-lames isolé qui n'était pas relié à la rive. Subséquemment, il a été décidé d'établir un raccordement entre le brise-lames et la rive afin de pouvoir utiliser le brise-lames comme un quai et de mieux protéger le port.

M. DANIEL: Est-ce que ceci produit des recettes?

L'hon. M. PUGSLEY: Ces recettes appartiennent au ministère de la Marine et des Pêcheries. Tant que ce quai relève du ministère des Travaux publics on n'y perçoit pas de revenu. Le transfert de ce quai a été effectué dans le cours de l'année dernière.

M. DANIEL: Quelle est la profondeur de l'eau?

L'hon. M. PUGSLEY: 18 pieds à marée basse.

Pink-Rock, baie de Shepody, Nouveau-Brunswick, prolongement du quai, $5,500

L'hon. M. PUGSLEY: Ceci est pour achever les travaux qui sont maintenant faits à l'entreprise. Il s'agit d'un prolongement du quai sur une longueur de 47 pieds, de la construction d'une tête de jetée de 75 pieds sur 28, de la construction d'un brise-lames isolé, de 100 pieds sur 25, le tout dans le but de briser les coups de mer et de protéger le port. Montant de l'entreprise, $10,440, et surveillance, $560, formant une dépense totale de $11,000, dont nous nous attendons à dépenser $5,500 jusqu'au 31 mars de l'année courante. Cela suffira pour achever les travaux.

M. CROCKET: Le Gouvernement n'a-t-il pas fait construire un prolongement du quai avant d'adjuger l'entreprise dont parle le ministre?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, on a fait certains travaux de prolongement du quai, de 70 à 75 pieds, je crois, mais on a constaté que cela n'était pas suffisant pour fournir l'espace nécessaire aux navires qui fréquentent ce port, et j'ai décidé de faire exécuter les travaux supplémentaires donnés à l'entreprise.

L'hon. M. EMMERSON: Je crois que cela a été payé sur un crédit antérieur. Les travaux actuels ont fort peu à faire à ce sujet, vu que cela était pour terminer certains travaux et que ceci est pour travaux supplémentaires et autres.

M. CROCKET: Quel sera, avec ceci, la somme totale dépensée par le Gouvernement?

L'hon. M. PUGSLEY: Environ $15,000.

M. CROCKET: $11,000 pour l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Et $4,479 auparavant.

M. RHODES: Le Gouvernement perçoit-il des recettes sur le trafic à ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Non. Il n'a pas encore été transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. RHODES: A-t-on l'intention de le transférer?

L'hon. M. PUGSLEY: Lorsqu'il sera achevé, il sera transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries, qui percevra les droits de quaiage.

M. CROCKET: C'est le quai dont j'ai eu l'occasion de parler l'autre jour, lors de la discussion sur d'autres item, et au sujet duquel j'ai dit que le Gouvernement actuel le construit pour l'avantage exclusif de l'Albert Manufacturing Company, et d'une autre compagnie dont M. C. J. Osman, un ami du ministre, est le directeur-gérant. Cette déclaration a eu pour effet de réveiller chez le ministre cette indignation dont il nous donne de si fréquents exemples.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami a dit plus que cela. Il a dit qu'il présumait que c'était le résultat d'un marché conclu avec M. Osman, marché en vertu duquel la compagnie Albert devait céder un terrain à Hillsboro pour un édifice public et recevoir ces améliorations en échange.

M. CROCKET: J'ai cru faire une déclaration très anodine. Nous discutions un crédit pour un bureau de poste à Hillsboro, et le ministre a annoncé que M. Osman avait généreusement fait cadeau de l'emplacement. J'ai fait remarquer que M. Osman donnait peut-être cela en retour pour le quai.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député prétend-il que cela est une déclaration anodine?

M. CROCKET: J'ai fait la supposition que tout probablement l'ami du ministre donnait l'emplacement du bureau de poste en retour des travaux du quai que le Gouvernement construisait pour son bénéfice à Pink-Rock. Le ministre a qualifié cette supposition de malicieuse à l'égard d'un homme dont l'honneur et l'intégrité sont impeccables. Ce sont là des expressions que nous entendons souvent de la part de l'honorable ministre. J'affirme que non seulement j'ai dit l'exacte vérité en déclarant que le quai était construit pour l'avantage exclusif de la maison dont M. Osman est le directeur-gérant, mais que le quai est la propriété de l'Albert Manufacturing Company. J'ajoute qu'une grande partie de la dépense a été faite sous la direction personnelle de M. Osman. Il a tout simplement envoyé les comptes au ministère des Travaux publics et l'on a payé de $2,000 à $2,100 pour rembourser M. Osman, sur les fonds du trésor public des dépenses qu'il a faites sur son propre quai. De sorte que, lorsque l'honorable ministre (M. Pugsley) cherche à discréditer l'honorable député d'York (M. Crocketj) en donnant à entendre que celui-ci fait des insinuations très imprudentes, l'honorable

ministre ne peut s'appuyer sur la déclaration faite dans le cas actuel, car j'ai la preuve dans les mains de l'exactitude de ce que j'avance et même que la chose est encore pire.

Et voilà ce qui se passe partout en ce pays. L'autre soir, je parlais des travaux de dragage que l'on a exécutés à Dalhousie, dans le Nouveau-Brunswick, où l'on a dépensé des milliers de dollars pour améliorer les moyens de transport de la Dalhousie Lumber Company, dont le ministre lui-même est un des actionnaires. J'ai en mains les propres rapports du ministère des Travaux publics qui prouvent d'une manière évidente, même pour le ministre, que des milliers de dollars des fonds publics ont été dépensés pour draguer les abords du quai de la Dalhousie Lumber Company. La drague y fut employée dans le cours de l'été de 1908 et encore l'année dernière pour draguer vis-à-vis de cette propriété aux frais de l'Etat. Je demande l'autorisation de citer quelques extraits du rapport que j'ai pu me procurer, relativement aux améliorations faites à Pink-Rock, afin que le comité puisse constater que l'on a eu raison de dire que, ces soi-disant travaux publics qui ont été payés sur les fonds du trésor public, n'est point réellement un travail d'utilité publique, mais bien un travail d'amélioration d'une propriété privée. Je trouve, dans la correspondance déposée que, le 6 juillet 1907, M. Geoffrey Stead, l'ingénieur ordinaire du département écrivait à l'ingénieur en chef une lettre dans laquelle il dit:

J'ai en mains votre lettre du 13 juin, par laquelle vous m'ordonnez de préparer des plans et devis pour le prolongement du quai de Pink-Rock, dans le comté de Westmoreland, Nouveau-Brunswick, au coût total de $16,700.

Ce quai est destiné à l'embarquement du gypse, et l'on se propose de le prolonger sur une distance de 275 pieds. Je viens de communiquer avec M. C. J. Osman, M.P.P., propriétaire et directeur des carrières de gypse de Pink-Rock, lequel déclare qu'un prolongement de 275 pieds serait excessif, et que 100 pieds de plus suffiraient.

Un prolongement de 100 pieds nécessiterait 69,000 pieds cubes de coffrage qui à 7 cents le pied cube, coûteraient $4,830.

Vous plaîrait-il d'autoriser la construction de ce travail, au lieu de celle du prolongement plus considérable précédemment projeté?

Ces travaux pourraient se faire à la journée, dans le cours de la saison courante, ce qui éviterait tout délai et permettrait d'y affecter le crédit de $5,000, du présent exercice.

Or, bien que l'évaluation première comportât un prolongement de 275 pieds, ce projet fut modifié, à la demande de M. Osman, qui déclara qu'un prolongement de 100 pieds suffirait. Cela permit d'y dépenser le crédit de cette année-là, et le travail s'y fît à la journée, sous la propre direction de M. Osman. Néanmoins, quoique M. Osman ait déclaré qu'un prolongement de 100 pieds suffirait, et que les crédits primitifs étaient excessifs, le ministre a informé cette Chambre que M. Osman reçoit exactement la somme spécifiée tout d'abord. Il semble que l'on n'ait eu autre chose en vue, en faisant un changement, que de trouver un moyen de faire exécuter ces travaux en régie sous la direction d'un contremaître nommé par M. Osman qui avait la disposition des fonds.

M. MEIGHEN: Depuis combien de temps ce travail est-il commencé?

M. CROCKET: Depuis trois ou quatre ans. Voici une autre communication qui atteste le bien-fondé de la déclaration à l'effet que ces travaux se sont faits au profit de M. Osman. C'est une lettre de l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), adressée à "Mon cher Pugsley", datée du 4 avril 1908, et conçue ainsi qu'il suit:

Vous vous rappelez que M. Osman a sollicité instamment la construction ou le prolongement d'un brise-lame à Pink-Rock, dans le comté de Westmoreland. Si ces travaux s'exécutent, je voudrais bien que Gideon S. McFadden, du bureau de poste de Johnston-Mills, dans le comté de Westmoreland, fût nommé inspecteur desdits travaux.

Seriez-vous assez bon de donner des ordres pour que, le cas échéant, ma proposition ne soit point mise en oubli.

Voici maintenant une note du sous-ministre, datée du 7 avril, ainsi conçue:

Veuillez me faire savoir si les travaux de construction d'un brise-lames à Pink-Rock, dans le comté de Westmoreland, Nouveau-Brunswick, se continuent.

Voilà, à la date du 21 avril 1908, une autre lettre de M. Geoffrey Stead, l'ingénieur ordinaire adressée à M. Lafleur, et qui, entre autres choses, contient ce passage:

J'ai reçu votre lettre du 14 avril demandant un rapport sur l'état actuel des travaux exécutés à Pink-Rock, Nouveau-Brunswick.

Ci-inclus vous trouverez une photographie montrant le quai en entier, la partie intérieure mesurant 250 pieds de long, construite par M. Osman, directeur de la Albert Manufacturing Company, et la section extérieure de 75 pieds de long qui n'est pas encore achevée.

Le département des Travaux publics s'est chargé du coût de cette section de 75 pieds de long; et, comme vous m'avez autorisé à vérifier et à expédier les comptes, je les ai demandés plusieurs fois, mais je ne les ai pas encore reçus. Le contremaître s'est absenté, et je viens d'apprendre que ces comptes me seront envoyés dans deux jours.

Le coût de l'achèvement de cette section...

Il donne alors le détail de l'état estimatif qui monte à $1,850. Ainsi, les travaux se continuaient et le Gouvernement payait sans que son ingénieur ordinaire en eût la moindre idée, des comptes qui, comme tout

le reste, dépendaient de M. C. J. Osman, qui avait fait . . .

L'hon. M. PUGSLEY: Pas du tout, mais bien de M. G. S. McFadden.

M CROCKET: Si le ministre veut bien patienter quelques minutes, je crois pouvoir lui prouver qu'il s'est un peu trop hâté de parler. Remarquez la déclaration contenue dans cette lettre.

Je les ai demandés plusieurs fois, mais je ne les ai pas encore reçus. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Du contremaître. Lisez toute la lettre; il ne les a pas reçus du contremaître.

M. CROCKET: Voici une nouvelle lettre de l'ingénieur ordinaire adressée à l'ingénieur en chef et datée du 7 mai 1908.

Monsieur,—J'ai reçu votre télégramme ainsi conçu: "A la demande du ministre j'ai télégraphié à M. McFadden, de Jonhston's-Mills, Dorchester, Nouveau-Brunswick, qu'il ait à agir immédiatement en qualité d'inspecteur à Pink-Rock, et que des instructions suivraient. Veuillez donner à M. McFadden toutes les instructions qui pourraient être nécessaires."

Les travaux à Pink-Rock ont été exécutés en régie sous la seurveillance de M. Oscar Downey, le contremaître nommé par M. Osman, de la Albert Manufacturing Company, avant que j'aie reçu des ordres pour vérifier les comptes.

M. Downey se dispose à reprendre les travaux et à les achever en régie. Voudriez-vous avoir la bonté de me dire si M. McFadden doit prendre la direction des travaux, avec M. Downey comme sous-contremaître—M. Osman serait satisfait de cela —la feuille de paye étant assez longue attendu que l'on emploie jusqu'à douze hommes à la fois; ou bien si M. McFadden doit agir en qualité d'inspecteur des travaux comme il le ferait s'il s'agissait d'une entreprise par adjudication, et dans ce cas son compte ne serait point entré sur les feuilles de paye.

Ainsi, nous avons une déclaration de l'ingénieur ordinaire des Travaux publics disant que les travaux exécutés à Pink-Rock, l'ont été en régie, sous la surveillance de M. Downey, le contremaître nommé par M. Osman de la Albert Manufacturing Company, avant que l'ingénieur ordinaire eût reçu aucunes instructions du département. M. Osman a envoyé au département des Travaux publics des états de comptes au montant de $2,000; une grande partie de cette somme représente la valeur de fournitures faites par lui-même, tandis que ces dépenses apparaissent dans le rapport de l'auditeur général comme si ces travaux avaient été exécutés sous la direction du département. Voici, à la date du 13 mai 1908, une autre lettre de M. Geoffrey Stead:

Ci-inclus des comptes au montant de $2,018.96, au crédit de la Albert Manufacturing Company, pour la construction d'un prolongement de 75 pieds au quai de 225 pieds de long que cette compagnie avait déjà construit à Pink-Rock (N.-B.) La compagnie me demande de vous prier de vouloir bien faire acquitter ces comptes le plutôt possible, vu que ces travaux ont été exécutés il y a quelques mois, et que l'argent est rare. . .

Voilà une lettre dans laquelle l'ingénieur ordinaire du département déclare qu'il inclut des états de comptes de la Albert Manufacturing Company au montant de $2,018.96 pour le prolongement de ce quai.

Ces comptes furent payés immédiatement, et entrés dans le rapport de l'auditeur général comme si les travaux avaient été exécutés sous la direction du département des Travaux publics; et, ainsi que je l'ai déjà dit, plusieurs de ces comptes consistaient en fournitures faites par la compagnie elle-même. Voici une lettre de M. C. J. Osman à l'honorable M. Emmerson, datée du 26 juin 1908:

Cher monsieur Emmerson,—Je regrette d'avoir à vous faire un nouvel appel concernant le quai de Pink Rock, car j'aurais cru que les dépenses exécutées tant par nous-mêmes que par le Gouvernement, suffiraient amplement.

Cependant j'ai fait examiner le quai par trois de mes capitaines avant qu'ils y amenassent leurs bateaux poor y prendre un chargement, et ils ont refusé d'y risquer leurs vaisseaux à moins que le quai ne soit prolongé et une jetée en forme de "L" ou de "T" ne soit construite pour arrêter l'effet des vagues qui sont très fortes à cet endroit, même avec un vent du sud-est.

Peut-être vous reppelez-vous que c'était là le plan proposé tout d'abord, lors de la première inspection faite par l'ingénieur en chef, M. Scammel.

Actuellement, nous avons plus de 2,000 tonnes de pierre à plâtre extraite des carrières et emplilée sur le quai et aux environs, et il nous est impossible de trouver un navire qui consente à s'approcher du quai pour la prendre à bord.

C'est pourquoi je viens vous demander de bien vouloir essayer de faire inclure dans le budget supplémentaire, un crédit suffisant pour prolonger le quai de 75 pieds, construire une jetée en forme de "L" ou de "T" d'environ 50 pieds avec un petit môle en pierre ou en charpente sur le récif, juste à la tête de la jetée. Cela ferait un petit havre parfait, et je pense que l'on pourrait construire le tout pour l'évaluation primitive du coût qui, je crois, était de $14,000 ou $15,000 dollars. Jusqu'à présent, les dépenses ne se sont élevées qu'à environ $2,000.

Cette affaire est très importante, c'est pourquoi je prends la liberté de vous prier de vouloir bien vous en occuper sans délai.

Et ce sont ces crédits que l'on nous demande maintenant d'accorder, selon le plan de M. Osman. Cela représente la balance de l'évaluation primitive que l'on avait réduite pour permettre de dépenser les crédits en toute liberté, en faisant exécuter le travail en régie. Ainsi, la dépense totale,

selon la déclaration du ministre, atteindra le plein montant de l'évaluation primitive.

Maintenant, voici une lettre adressée par M. Osman à l'honorable M. Pugsley, en date du 26 juin 1908:

Cher monsieur Pugsley,—Je trouve que les travaux que l'on vient d'achever à Pink-Rock, ne sont pas suffisants pour les besoins de la localité.

Nous avons plus de 2,000 tonnes de pierre à plâtre empilées sur le quai ou aux alentours, et nous voudrions bien les embarquer le plus tôt possible, mais il nous a été impossible de faire consentir les capitaines des bateaux à vapeur dont nous avons retenu les services à s'approcher de ce quai qu'ils prétendent très dangereux. Ils ne sauraient, disent-ils, courir le risque d'y prendre un chargement avant que le quai ne soit prolongé d'environ 75 pieds et que l'on ait construit à l'extrémité une jetée protectrice en "L" et un petit môle sur le récif, un peu au-dessus du quai.

Lorsque M. Scammel prépara les premiers plans de ces travaux, le prolongement du quai et la jetée en "L" étaient inclus dans l'évaluation totale du coût, qui s'élevait à environ $6,000. Désireux de faire faire ces travaux à aussi bon marché que possible, je décidai de faire creuser le fond, le long du quai que nous avions construit nous-mêmes, et cela dans le but d'épargner la construction d'un prolongement considérable.

Ce travail a été fait, comme je l'ai déjà dit, mais les capitaines des vaisseaux de transport ne veulent pas s'en contenter. Le prolongement que l'on demande maintenant est considérablement moindre que les travaux proposés primitivement, et je vous serais infiniment obligé s'il vous était possible de faire inscrire un crédit à cet effet dans le budget supplémentaire.

J'ai écrit à ce sujet à M. Emmerson et je suis sûr qu'il vous appuiera cordialement.

Peut-être pourriez-vous aussi donner des ordres pour que M. Stead examine de nouveau les travaux; et, dans ce cas, s'il veut bien m'en informer, je l'y conduirai sur un de nos bateaux et lui expliquerai exactement ce que l'on exige. Je puis aussi vous assurer que l'on ne négligera rien pour faire tous les travaux nécessaires aux meilleures conditions possibles.

Vous priant de vouloir bien considérer favorablement ma requête,

Je demeure, votre tout dévoué,
(Signé): C. J. OSMAN.

Voici, en date du 30 juin, la très courtoise réponse du ministre à M. Osman:

Cher monsieur Osman,—J'ai reçu votre honorée du 25 courant concernant le prolongement du quai à Pink-Rock, et j'ai confié l'affaire à mon ingénieur en chef, lui donnant l'ordre de charger l'ingénieur ordinaire, M. Stead, de l'étudier sur place et de faire rapport.

L'hon. M. PUGSLEY: Qu'y a-t-il de mal là-dedans?

M. CROCKET: Oh! rien. Le Gouvernement n'a point perdu de temps, car, à la date du 30 juin 1908, je trouve une note du ministre à l'ingénieur en chef:

M. CROCKET.

Veuillez prendre note de la lettre de l'honorable M. Osman, concernant le prolongement du quai de Pink-Rock, et donner l'ordre à l'ingénieur ordinaire M. Stead, d'examiner les travaux sans retard, et de faire rapport sur la nécessité et le coût du prolongement demandé.

Le 11 septembre, l'ingénieur en chef écrit à l'ingénieur ordinaire, M. Stead, ainsi qu'il suit:

Je vous adresse ci-inlus la pièce n° 321777, contenant votre rapport au sujet du prolongement du quai de Pink-Rock (N.-B.), dont vous aviez évalué le coût à $2,830, et je vous prie de me faire tenir une réponse à la demande du sous-ministre, qui veut savoir si ce travail se fera en régie.

Je puis vous dire que le crédit de $5,000 porté au budget, l'a été dans le but de construire un prolongement de 75 pieds au quai de Pink-Rock, construit par la Albert Manufacturing Company et la New Brunswick Gypsum Company. Ce sont les travaux pour lesquels, le 10 août dernier, vous avez été autorisé à préparer des plans et devis. Veuillez me dire si les travaux mentionnés dans le rapport ci-inclus et dont vous avez évalué le coût à $2,830, forment une partie quelconque du prolongement proposé de 75 pieds.

Vient maintenant une lettre de M. Osman, en date du 12 novembre, 1908, adressée au ministre:

Honorable M. Pugsley,
Ottawa (Ont.)

Cher monsieur Pugsley,—Je commence à être inquiet au sujet du quai de Pink-Rock, où nous avons une assez forte cargaison prête à être embarquée, car, à cause des dangers de cette place, aucun de nos capitaines n'a consenti à y exposer son steamer pour prendre un chargement.

M. Stead a, je crois, préparé des plans pour un prolongement peu considérable et un brise-lames qui, je pense, rendront cette place absolument sûre. Il faudrait que ce travail se fasse d'aussi bonne heure que possible, le printemps prochain, et comme il reste encore une partie des crédits disponibles, peut-être pourriez-vous lui donner l'ordre de faire achever les travaux en régie, comme les travaux qui y ont été précédemment exécutés, car il sera nécessaire de se procurer du bois cet hiver pour en construire des radeaux de bonne heure, afin que nous puissions nous servir de ce quai l'année prochaine. Si vous aviez la bonté de vous occuper de cette affaire, je vous en serais infiniment obligé.

Tout à vous,
(Signé): C. J. OSMAN.

Le 24 novembre, 1908, le ministre écrivait à M. Osman ce qui suit:

Cher monsieur Osman,—En réponse à votre lettre du 12 courant, j'ai le plaisir de vous dire que j'ai donné des ordres pour que les travaux à Pink-Rock soient faits immédiatement.

Tout à vous,
(Signé): WM PUGSLEY.

Voici une nouvelle lettre de M. Stead, adressée à M. Lafleur, ingénieur en chef à Ottawa, et datée du 27 novembre 1908:

Monsieur,—J'ai reçu une lettre de M. C. J. Osman, de la Albert Manufacturing Company, de Hillsborough, disant qu'il est très inquiet au sujet du quai de Pink-Rock, attendu que la compagnie a une cargaison considérable de gypse prête à être expédiée, et qui ne saurait l'être avant que le prolongement projeté ne soit construit.

M. Osman m'écrit: "Je voudrais aussi, si cela était possible, que vous obtinssiez l'autorisation du département de faire faire ce travail en régie, sous la surveillance de M. Downer, (l'ancien contremaître) avec qui nous pourrions nous entendre pour qu'il prenne les bois de charpente nécessaires à Hillsborough, sur nos terres, qui se trouvent le point le plus avantageux où l'on puisse se procurer du bois convenable que nous céderions à bien meilleur marché que partout ailleurs. D'un autre côté, si l'on doit concéder ces travaux à l'entreprise, il est très important qu'on le fasse sur-le-champ. Voudriez-vous être assez bon de vous informer auprès du département afin de savoir ce qu'il en est."

J'ai pris connaissance des instructions que vous m'avez fait tenir le 24 septembre, de commencer immédiatement à faire construire en régie le prolongement de 47 pieds dont le coût est évalué à $2,830—le reliquat des crédits pour l'année courante étant de $2,839.51. J'en ai informé M. Osman; et, vu la difficulé de se procurer le bois de charpente et de travailler au quai à l'approche de l'hiver, il ne m'a pas été possible de faire commencer les travaux.

Les premiers travaux ont été exécutés par M. Osman avec son propre personnel. Il n'en a fait payer que la valeur réelle; et, suivant en cela l'avis de l'honorable M. Emmerson, je me suis efforcé de faire faire les travaux de prolongement en suivant le même système.

Il serait très avantageux de se procurer le bois de charpente nécessaire de bonne heure cet hiver, c'est-à-dire avant les grandes neiges, car on pourrait l'avoir à meilleur compte. C'est pour cette raison que je vous prie de me dire si je ne dois acheter que la quantité de bois nécessaire pour la construction du prolongement de 47 pieds, ou bien, employer le reste des crédits disponibles à l'achat du bois nécessaires pour tous les travaux projetés, dont l'évaluation du coût approximatif est de $13,000. Veuillez me dire aussi ce que je dois répondre à M. Osman.

Votre obéissant serviteur,
(Signé): GEOFFREY STEAD,
Ingénieur ordinaire.

Voici maintenant, en date du 30 novembre 1908, la réponse de l'ingénieur en chef à — Stead:

En réponse à votre lettre du 27 courant, concernant les travaux de Pink-Rock, je dois vous informer que vous pouvez acheter la quantité de bois nécessaire pour l'érection du prolongement de 45 pieds que vous avez été autorisé, le 24 septembre dernier, à faire construire en régie, mais pour aucun autre travail.

Une autre lettre datée du 12 décembre, de l'ingénieur en chef au sous-ministre, M. Hunter, est conçue en ces termes:

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous faire tenir, ci-incluse, une note de l'honorable ministre demandant que l'on s'occupe des travaux nécessaires à Pink-Rock, qui ont été demandés par M. C. J. Osman dans la lettre ci-jointe. L'étude de la question avait été confiée à l'ingénieur ordinaire, M. Stead, dont j'ai maintenant l'honneur de vous transmettre le rapport.

M. Stead est d'avis qu'il faut prolonger le quai sur une longueur de 47 pieds et une largeur de 28 pieds, avec une tête de quai en forme de "L" de 75 pieds par 28, et un briselame détaché à 100 pieds de l'extrémité de cet "L", le coût total étant évalué à $13,000.

L'évaluation du coût du prolongement de 47 pieds est de $2,830; et, selon vos ordres, j'ai informé M. Stead, le 30 du mois dernier, qu'il pouvait acheter la quantité de bois suffisante pour ce prolongement que, le 27 septembre dernier, il a été autorisé à faire construire en régie, mais pour aucun autre travail.

Ainsi, monsieur le président, il me semble bien que la déclaration disant que le prolongement de ce quai, à Pink-Rock, a été construit au profit de la compagnie dont M. C. J. Osman est l'un des directeurs, est amplement prouvée par les citations que j'ai empruntées à ces rapports.

Bien plus, il ressort que les dépenses de la première année, plus de $2,100, ont été faites par M. Osman lui-même qui a fait travailler ses propres employés, qui a acheté ses propres fournitures, et qui s'est contenté de faire tenir l'état de ses dépenses au département des Travaux publics, lequel en a autorisé le paiement à même les fonds publics.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'a fait que couvrir ses dépenses effectuées sans réaliser aucuns profits.

M. CROCKET: Il ne s'agit pas en ce moment du coût effectif. Il se peut qu'avant d'en avoir fini, je prenne occasion de quel ques-uns des articles de ces comptes pour montrer ce que M. Osman entend par coût effectif. Cette somme fut payée sur les fonds publics à M. Osman, pour des travaux exécutés par lui, sans que le Gouvernement ait rien à y voir, et avant que le département des Travaux publics ait donné aucun ordre concernant ces travaux.

L'hon. M. HAGGART: Qui a certifié l'exactitude des comptes dont le montant a été payé à M. Osman?

M. CROCKET: M. Stead. C'est-à-dire qu'il a tout simplement transmis au département les comptes que M. Osman lui a fait tenir.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable membre sait bien que M. Stead a attesté l'exactitude de ces comptes.

M. CROCKET: Je l'ai dit.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, l'honorable membre a dit que M. Stead n'a fait que transmettre ces comptes au département. Il en a certifié l'exactitude.

M. CROCKET: L'honorable député de Lanark (M. Haggart) a demandé qui avait attesté ces comptes, et j'ai répondu M. Stead.

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. CROCKET: J'ai dit que M. Osman avait fait tenir les comptes à M. Stead et que M. Stead les avait transmis au département à Ottawa. Naturellement, il est toujours possible dans le Nouveau-Brunswick de se procurer un certificat "juste et raisonnable", un certificat du même genre que celui que nous avons eu concernant le quai de Richibouctou, un certificat de même nature que ceux qui ont été fournis dans le Nouveau-Brunswick et qui ne concordaient en aucune façon avec les faits véritables.

L'hon. M. HAGGORT: Ne serait-ce pas là un crime?

L'hon. M. PUGSLEY: Qu'est-ce qui serait un crime?

M. BOYCE: Fabriquer un certificat?

L'hon. M. PUGSLEY: Qui a dit qu'il y ait eu falsification?

L'hon. M. HAGGART: L'auditeur général a autorisé le paiement de cette somme sur de fausses déclarations.

L'hon. M. PUGSLEY: Personne, pas même l'honorable député d'York (N.-B.) (M. Crocket) n'a prétendu cela.

L'hon. M. HAGGART: Eh bien, moi, je le prétends en me basant sur les faits qu'il a avancés.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député n'est nullement autorisé à formuler pareille affirmation,puisque, même d'après la déclaration du député d'York (N.-B.) ce qui a eu lieu, c'est que M. Osman a fourni les comptes où figurent les matériaux et les frais effectués pour le travail en régie, article par article.

L'hon. M. HAGGART: Prétendez-vous que l'auditeur général savait qu'il versait des deniers consacrés à des travaux exécutés sur un quai appartenant à cet individu?

L'hon. M. PUGSLEY: Voilà qui prouve bien que l'honorable député a été fort mal renseigné au sujet du propriétaire de ce quai. Qu'il veuille bien examiner le texte de la convention déposé au ministère des Travaux publics et il se convaincra que la propriété du quai et le droit de percevoir les péages sur ce quai qui a été construit par la compagnie manufacturière d'Albert ont été transférés à l'Etat et que celui-ci est propriétaire de cette annexe faite au quai. C'est la propriété de l'Etat et il s'agit de travaux exécutés légitimement sur un quai de l'Etat.

L'hon. M. HAGGART: Il n'est pas intervenu de contrat stipulant l'exécution de cette dépense sous la direction du propriétaire du quai.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce quai n'est pas la propriété de M. Osman. C'est l'Etat qui en est propriétaire.

L'hon. M. HAGGART: M. Osman est propriétaire de l'annexe.

L'hon. M. PUGSLEY: Non. D'après le texte du contrat déposé au ministère, tous les droits de la compagnie manufacturière d'Albert relativement à ce quai, sauf le seul privilège d'examiner leurs vaisseaux, ont été transférés à l'Etat. L'emplacement de la route publique et ce qui s'y rattache, tout cela est à l'Etat et il s'agit ici du prolongement d'un quai, propriété de l'Etat.

L'hon. M. HAGGART: Je n'y comprends rien.

L'hon. M. PUGSLEY: Evidemment, puisque le député d'York (N.-B.) n'a pas apporté les éclaircissements voulus à cet égard.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Le député d'York a la parole.

L'hon. M. HAGGART: Je demande pardon à mon collègue.

M. CROCKET: J'allais aborder cette question. Voici ce que j'ai affirmé: il paraît que l'annexe en question a été construite au bénéfice de la compagnie manufacturière d'Albert, dont M. Osman était le gérant; qu'il a exécuté les dépenses de la première année, sans recevoir de direction du ministère des Travaux publics; que l'argent a été puisé dans le trésor public pour solder ses mémoires, avant qu'il y eût sur les lieux de contremaître ou d'inspecteur ou autre représentant de l'Etat. En outre, ce quai, paraît-il, n'est pas la propriété de l'Etat et si le ministre a formulé pareille assertion ici, cet après-midi, il a affirmé une chose inexacte. Ce quai était la propriété de la compagnie manufacturière d'Albert.

Il est intervenu, il est vrai, un prétendu marché dans le but de donner à l'affaire un semblant de légitimité et portant que M. Osman voudrait bien permettre à Sa Majesté le roi de percevoir des quayages de tous les navires autres que les siens, alors qu'il est parfaitement connu que, par suite de la situation du quai, jamais il n'y a eu et n'y aura d'autres vaisseaux que ceux de la compagnie d'Albert. Le but visé dans ce contrat mentionné par le ministre est tout à fait évident, et il suffit

de jeter un coup d'œil sur ce document. pour se convaincre qu'il n'est d'aucune utilité. En réponse au député d'Algoma, à propos d'un projet de prolongement à un quai d'Ontario, le ministre a affirmé que le Gouvernement aurait été dans l'impuissance de construire cette annexe ou de faire aucune dépense pour un pont sans avoir au préalable acquis le titre de la propriété. Cet après-midi, avant que cet item vint en discussion, le ministre a dit que l'honorable député comprendrait sans doute que le Gouvernement aurait été impuissant à faire ces travaux, sans avoir acquis un titre. Ici le Gouvernement n'a pas acquis de titre et il n'y a aucun autre contrat que celui que j'ai mentionné et qui se résume à rien, sauf qu'il stipule que M. Osman permettra au roi de percevoir des péages; mais le titre de la propriété demeure à la compagnie manufacturière d'Albert tout comme auparavant, de sorte que toute cette dépense a été affectuée par l'Etat, pour l'amélioration de la propriété d'une compagnie particulière et au bénéfice d'amis du ministre des Travaux publics. L'autre soir, j'ai dit un mot des travaux exécutés à Dalhousie. Ce ne sont là que deux échantillons; il en est ainsi, sans doute, dans les autres provinces.

L'hon. M. PUGSLEY: Monsieur le président, je vous prierais de veiller à ce que l'honorable député se cantonne dans l'article en discussion. Nous en viendrons plus tard à l'article des travaux de Dalhousie et je discuterai volontiers cette question avec mon honorable ami, à sa pleine et entière satisfaction.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A mon avis, la simple allusion faite à Dalhousie n'est pas contraire au règlement; une discussion approfondie de la question le serait.

M. CROCKET: Je comprends parfaitement que le ministre ne tienne pas à entendre critiquer plus d'une chose à la fois.

L'hon. M. PUGSLEY: Le débat y gagne en clarté et il est plus facile d'arriver à une conclusion.

M. CROKET: Si l'heure me le permettait, je voudrais signaler ici toute une série de dépenses de ce genre qui s'effectuent au Nouveau-Brunswick; mais je demande à la Chambre et au comité de tenir cet article pour un échantillon du reste.

Il est temps qu'on se décide à fermer la porte à ces abus. Il y a des centaines de localités en Canada qui ont besoin d'émarger au budget pour des travaux publics légitimes. Il en existe dans mon propre comté. J'ai dit que le besoin d'une gare se fait sentir à Fredericton. Le ministre des Finances et le ministre des Chemins de fer ont reconnu l'urgence de cet ouvrage; mais, l'an dernier, on nous a dit qu'il n'y avait pas de fonds pour cela. Et cependant voilà que $15,000 à $20,000 tombent dans la caisse de la compagnie manufacturière d'Albert pour l'amélioration de leur propriété, voilà, en outre. $25,000 à $30,000 qu'on met dans le gousset des Loggie, pour l'amélioration de la propriété de la Dalhousie Lumber Company, dont le ministre des Travaux publics est actionnaire. Je ne m'oppose nullement aux dépenses légitimes. Partout où se fait sentir le besoin de travaux publics, le Parlement doit ouvrir des crédits d'un chiffre convenable; mais je m'oppose à ce qu'on fasse pareilles dépenses au bénéfice d'amis du ministère et pour l'amélioration de domaines privés, et cela aux frais des contribuables canadiens. Le ministre a fait allusion à la déclaration de M. Osman affirmant qu'il s'agit du coût réel. Je vois dans le rapport de l'auditeur général de l'an dernier un mémoire présenté par la compagnie manufacturière d'Albert au ministère des Travaux publics pour ouvrage et fournitures se rattachant à ce quai, au bénéfice de cette compagnie et parmi ces articles figurent les suivants: juin 21, remorquage de 13 petits radeaux de bois en grume, de Sodom-Creek à Pink-Rock, à $12, soit $156; bois de construction, de $9 à $16, soit $563; 3866 boulons en fer, à 4 cents, $154.66; total, $873.74. La compagnie Albert, dans ce mémoire, fait payer $156 pour remorquage de $563 valant de bois, sur une distance de trois milles. Ce serait le coût réel, je suppose, d'après la déclaration de M. Osman. Il suffit de mentionner le fait pour comprendre que le ministère des Travaux publics a payé ici un prix tout à fait exorbitant; et ces mémoires ont été attestés par M. Geoffrey Stead, à l'instar de nombre d'autres mémoires ainsi attestés au Nouveau-Brunswick. Ce n'est là qu'un fait choisi entre mille; mais tout de même, il s'en dégage tout un enseignement pour les citoyens du Nouveau-Brunswick qui connaissent familièrement la localité et qui seront frappés de stupéfaction, quand ils connaîtront tous les détails de cette affaire.

L'hon. M. EMMERSON: Je regrette d'être obligé de crever cette bulle d'air, cette jolie chimère que l'honorable député vient de créer à cet égard. Y eût-il été autorisé par les faits, il aurait été excusable de se servir de pareil langage; mais il s'est trop hâter de tirer ses conclusions. Voici les faits. Depuis nombre d'années, depuis environ un demi-siècle, la compagnie manufacturière d'Albert, société composée presque exclusivement de citoyens des Etats-Unis, exploite des mines de gypse dans le comté d'Albert. Depuis quelques années, M. Osman est le gérant de cette société et son exploitation des mines de gypse dans ce comté a été couronnée d'un plein succès. Il y a quelques années, dans le comté de Westmoreland que j'ai l'honneur de représenter, on découvrit à Hard-

Ledge, au voisinage de Pink-Rock, des indices de gypse, et naturellement il régna une vive agitation parmi les habitants de cette localité qui conçurent les plus riantes espérances au sujet des résultats. La compagnie manufacturière d'Albert fit prospecter le terrain et obtint des concessions de mine. A cette époque, les navires employés au transport de ce plâtre, des carrières ou quais à Hillsborough, à la tête de la baie de Fundy, jusqu'à Newark et autres ports des Etats-Unis, étaient de fort modestes dimensions et l'on n'utilisait pas de steamers pour le transport de ce plâtre.

Au début de l'ouverture de cette carrière, on se contenta de simples prospects, et la compagnie manufacturière d'Albert,—non pas M. Osman—fit à grands frais des recherches en vue de constater l'étendue de ce gisement en gypse. Rassurée au sujet des résultats, elle construisit un petit quai pour des navires et chalands de modestes dimensions, afin de pouvoir expédier ce gypse de la carrière de Pink-Rock à ses quais de Hillsborough, dans le but de le placer sur le marché des Etats-Unis. Elle fit ainsi quelques expéditions de gypse; mais les gens de Hard-Ledge, où est située cette carrière de Pink-Rock n'étaient nullement satisfaits de ce résultat, vu qu'ils nourrissaient l'espoir de voir développer l'exploitation des carrières de gypse, à Pink-Rock. Il avait été prouvé que ce gypse abondait dans la carrière; or, l'essentiel, après cela, c'était la création de facilités de transport, et dans ce but les citoyens de la localité firent signer une pétition, qui figure sans doute parmi ces documents, demandant au gouvernement fédéral de construire un quai à cet endroit. On fit circuler dans le public cette pétition, afin de montrer que la politique était étrangère à cette question; qu'il ne s'agissait que d'une affaire commerciale, et intéressant la population.

Je tiens à dire ici à mon honorable collègue le député d'York, que M. C. O. Lionel Hannington, qu'il sait être un adhérent du parti conservateur, fit signer, de concert avec d'autres, une pétition qu'on m'adressa, à titre de représentant du comté de Westmoreland, avec prière d'user de toute mon influence auprès du ministère des Travaux publics, pour obtenir l'adoption de quelque mesure tendant à assurer la construction de ce quai.

Bien que ces travaux aient été mis en marche et aient déjà atteint un certain degré d'avancement, je dois déclarer ici que ce n'est pas uniquement dans l'intérêt de la compagnie manufacturière d'Albert. L'année dernière, si peu avancés que soient les travaux de ce quai, il a offert protection à des centaines de bateaux pêcheurs, de navires et de chalands. Aux alentours, il existe deux carrières de pierre meulière, qui n'attendent que le développement et les

falicités de transport. C'est dans ce voisinage qu'on a exploité les premières meulières au pays. C'est de là que venaient, dans une large mesure, les pierres meulières jadis employées à Hamilton, à Oshawa et ailleurs, dans la province d'Ontario.

Ce fut donc sur la foi de cette requête que commença l'œuvre d'exploitation de cette industrie du gypse. Aujourd'hui, c'est une industrie bien établie, fournissant du travail à nombre de gens, dans une localité où jadis il n'existait pas d'emploi. Quand bien même la compagnie manufacturière d'Albert serait la seule à utiliser ce quai et ce pont, la situation autoriserait le Gouvernement à construire ce quai et à créer ce port, afin de faliciter l'établissement d'une industrie de l'importance de celle dont j'ai essayé d'esquisser les traits.

L'intérêt de cette localité, celui du Nouveau-Brunswick et du pays tout entier demandent que notre commerce de gypse croisse et se développe, ainsi que le progrès de nos exportations de gypse, s'il est possible de leur imprimer un nouvel essor. Afin de bien mettre en relief l'étendue de ce commerce et le chiffre des exportations se rattachant aux carrières de gypse de la compagnie d'Albert, je vais donner lecture d'un extrait que j'emprunte d'un journal que me transmet le député de Carleton (M. Carvell), article qui vient à propos et semble tomber du ciel en ce moment, afin de démontrer l'importance de cette industrie:

> Une autre partie du Nouveau-Brunswick en voie de développement, c'est Hillsboro, dans le comté d'Albert, ou on exploite les carrières de gypse. L'année dernière a été une période de grande prospérité pour cette industrie: on a extrait des carrières 85,000 tonnes de gypse qu'on a expédiées aux ports des EtatsUnis; en outre, on a expédié sur divers points du Canada 125,000 barils de plâtre. Hillsboro est en plein progrès; de nouveaux bâtiments civils en pierre, outre des magasins et des maisons d'habitation sont actuellement en construction ou à l'état de projet.

Qu'a-t-on réalisé, à Hillsboro, relativement à l'industrie du gypse? C'est à bon droit que les citoyens de Hillsboro et de Pink-Rock orientaient leurs espoirs et leurs aspirations vers le même but; et afin de développer cette industrie et de rendre possible l'exploitation de cette carrière de gypse, il fallait agrandir le quai et construire le brise-lames en question. Quand bien même ces travaux auraient été effectués uniquement pour cette industrie, c'eût été suffisant pour les autoriser.

L'honorable député a essayé de soulever les préjugés au détriment de M. Osman. Parcourez les lettres de M. Osman et vous y chercheriez en vain un seul mot, une seule phrase qui ne trahisse son désir de servir l'intérêt public, par le développement de cette industrie; et tous ceux qui connais-

sent M. Osman—j'en appelle ici au témoignage du Nouveau-Brunswick tout entier—s'accordent à saluer en lui un homme consciencieux, un citoyen intègre et un homme d'affaires distingué. Certes, mon honorable ami, le ministre des Travaux publics (M. Pugsley), a le droit de se féliciter, de pouvoir décerner le titre d'ami à M. Osman.

Au sujet de cette affaire, à laquelle j'ai été mêlé dès le début, je dois observer qu'il a fallu, tout d'abord, presser M. Osman et lui faire, pour ainsi dire, violence, afin de l'engager à développer cette industrie à Pink-Rock. Naturellement, il était intéressé dans le développement des plâtrières de Hillsboro. Cette exploitation est en voie de progrès depuis nombre d'années et sa nature s'est modifiée. Il y a quelques années, il venait là de petites goélettes qui en emportaient des chargements de plâtre. Aujourd'hui, de puissants bateaux à vapeur s'y rendent, et il a fallu reconstruire et modifier les quais, afin de créer les aménagements et installations voulus pour ces steamers. Il faut se rappeler que les eaux de la baie Shepody ne sont pas toujours visibles dans la rivière. Elles ont l'habitude de se dérober et de laisser les navires à sec. sur les bancs de boue, et il est bien difficile d'engager les armateurs à laisser leurs vaisseaux échoués. L'emploi d'une nouvelle catégorie de bâtiments pour le transport du gypse a nécessité des modifications dans la nature du quai.

S'il ne fût pas survenu de changement dans la catégorie des bâtiments, le quai, tel qu'il a été fixé en 1908, aurait amplement suffi; mais depuis cette époque, on a jugé nécessaire d'employer de plus puissants vapeurs et force nous a été d'agrandir le quai et d'assurer aux bâtiments plus de protection. En réalité, nous n'avons pas réussi à engager les armateurs à y envoyer leurs steamers, l'an dernier. L'affaire était tellement urgente que M. Osman me pria de tenter des efforts pour engager le département à y commencer ces travaux, exécutés en régie, et cela afin qu'il pût assurer à l'industrie tout le développement possible à cet endroit. Chaque lettre de M. Osman montre que ce n'est pas l'égoïsme qui est le mobile de ses actions. Bien qu'il soit le gérant de la compagnie et qu'il cherche tout naturellement à pousser les intérêts de cette société, il pouvait fort bien demander ces privilèges, sans porter atteinte à l'intérêt public.

L'honorable député a fortement critiqué les prix payés pour le remorquage de Sodom-Creek à Pink-Rock. S'il était au courant des conditions comme je le suis, il avouerait que ce prix est fort légitime. Il faut se rappeler que Sodom-Creek est situé au delà de ce qu'on appelle les battures Shepody et il n'est possible d'atteindre ce creek qu'à haute marée; puis, le changement une fois obtenu, il faut attendre une marée, car on ne peut sortir du creek qu'à la haute marée. La simple question de distance est quantité négligeable, au regard des conditions existantes et c'est précisément l'existence de ces conditions qui rend le prix exigé fort légitime.

L'honorable député a donné lecture de quelques-unes de mes lettres. J'ai proposé la nomination d'un bien brave homme, M. McFadden; c'était un de mes bons amis et toutes mes sympathies lui étaient acquises. Il était parfaitement au courant de la construction des quais et des brise-lames, et en outre c'était un excellent charpentier, qui comptait trente années d'expérience dans ces travaux. Je proposai sa nomination, à titre de contremaître chargé de veiller à ce que l'exécution de ces travaux s'effectuât en conformité des devis et des plans, et je ne crains pas d'affirmer que McFadden s'est bien acquitté de ce devoir. Au début, c'est M. Isaac Downey qui avait exercé cette fonction.

L'hon. M. FOSTER: Qui a nommé M. Downey?

L'hon. M. EMMERSON: Le département l'a accepté comme contremaître.

L'hon. M. FOSTER: Pendant que les travaux étaient en marche?

L'hon. M. EMMERSON: Non. Voici les faits. Au début, M. Downey avait rempli ces fonctions pour la compagnie manufacturière d'Albert. M. Downey compte nombre d'années d'expérience dans la construction des quais et des brise-lames sur les battures boueuses de la rivière Shepody et de la baie de Fundy. Connaissant les aptitudes de M. Downey, M. Osman l'engagea comme contremaître.

On ne trouverait pas à la tête de la baie de Fundy un pareil expert en fait de travaux de ce genre. Quand on me consulta, je compris que le ministre aurait tout à gagner, du moment que ces travaux devaient se faire en régie, si l'on en confiait la surveillance à un homme d'expérience et de haute réputation comme M. Downey. Comme l'argent ne venait point, la compagnie manufacturière d'Albert fit elle-même les paiements et on lui remboursa plus tard cet argent.

L'hon. M. FOSTER: Au cours de ces travaux, sous la surveillance de M. Downey, celui-ci remplissait-il cette charge pour la compagnie, ou bien avait-il déjà été nommé par le département, et exerçait-il cette charge au nom du ministère?

L'hon. M. EMMERSON: Le département a accepté sa nomination, à titre de contremaître en chef.

M. CROCKET: L'année suivante, à la suite du paiement des trois mille dollars.

L'hon. M. EMMERSON: Non, cela se rattachait aux travaux primitifs exécutés et payés par l'Etat. Les travaux primitifs, partie essentielle du quai, ont été construits par la compagnie manufacturière d'Albert, et si je ne me trompe, l'Etat n'en a jamais payé le prix. C'est là un placement de fonds que la compagnie a voulu faire; elle a voulu ainsi accorder son concours financier au développement de l'industrie dans cette localité et jamais elle n'a demandé de remboursement. Elle aurait pu à fort bon droit chercher à recouvrer ces deniers; et si on lui rendait justice, relativement au développement de cet ouvrage, on devrait lui rembourser ces frais. Mais l'annexe est en construction, puis on veut construire de nouveaux travaux, non pas sous forme d'un appontement, mais bien sous forme d'un brise-lames destiné à soutenir le choc des vagues du sud-ouest qui s'y déroulent de la baie de Fundy. Il existe à cet endroit des établissements de pêche, des scieries mécaniques et les facilités d'expédition y ont toujours fait défaut. C'est le premier ouvrage de ce genre dont cet endroit ait été doté. De l'extrémité du cap Meranguin, qui sépare le bassin de Chignectou du bassin de Shepody, sur tout le parcours de ces rives jusqu'aux eaux de la rivière Dorchester, les facilités de transport font absolument défaut, soit pour la pierre ou le bois, ou les produits agricoles ou autres articles similaires. Sur un parcours de douze à quinze milles, ce sera le seul port doté des installations et aménagements voulus, sous forme de quais ou de brise-lames. Ce sont là des travaux d'utilité publique au Canada et l'Etat est parfaitement autorisé à les exécuter. Je le répète en toute sincérité, il ne s'agit nullement de travaux au bénéfice d'un simple particulier ou d'une société particulière. Ce n'est pas ainsi qu'on en juge, dans le comté de Westmoreland.

Je l'affirme sans crainte, on chercherait en vain dans cette partie du comté de Westmoreland, dans les paroisses de Dorchester et de Sackville, un seul électeur, adhérent de l'un ou de l'autre parti politique, qui exprimerait pareil avis ou encore moins qui souscrirait à l'allégation ou l'insinuation lancée, cet après-midi, par le député d'York (N.-B.) (M. Crocket). Il n'est pas nécessaire que je prenne la défense du ministère; il n'en a pas besoin, et en eût-il besoin que le ministre suffirait à la tâche. C'est à titre de citoyen de Westmoreland, renseigné sur les faits, que j'ai porté la parole et il convient que les députés soient éclairés sur la situation. La politique est étrangère à cette affaire, et on y chercherait en vain la moindre trace de favoritisme, au bénéfice d'un ami, d'un individu ou d'une société quelconque.

M. CROCKET: Il n'est pas étonnant que l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) qui a été mêlé à cette affaire dès le début, cherche à s'en constituer le défenseur devant cette Chambre. Il a commencé par nous dire qu'il allait réfuter quelques-unes de mes allégations; mais je laisse au comité le soin de juger s'il a réussi dans la tâche qu'il s'était imposée. Il s'est longuement étendu, il est vrai, sur le développement des industries de la province du Nouveau-Brunswcik et nous a montré l'importance de prêter notre concours au développement d'industries comme celle exploitée par la compagnie manufacturière d'Albert. En quoi cela intéresse-t-il le débat? Ce que j'ai affirmé, c'est que cette dépense a été effctuée au bénéfice de la compagnie manufacturière d'Albert...

L'hon. M. EMMERSON: Et j'ai affirmé que cette dépense a été exécutée au bénéfice des populations de la partie du pays où se développe cette industrie, développement qui eût été impossible sans la construction de ce quai.

M. CROCKET: J'allais dire que cette dépense s'est effectuée au bénéfice de la compagnie manufacturière d'Albert, et la preuve de cette allégation, je l'ai puisée dans le dossier que j'ai obtenu du ministère des Travaux publics. J'ai prouvé, correspondance en mains, que c'est à la demande de M. Osman que cet ouvrage a été construit; c'est uniquement pour l'expédition de ce gypse par la compagnie; en outre, que la dépense exécutée primitivement a été effectuée par la compagnie elle-même, et qu'on lui a remboursé ses frais sur le trésor public, pour travaux entièrement exécutés sous la direction de M. Osman, avant qu'il y eût là un inspecteur ou un entrepreneur quelconque représentant le ministère des Travaux publics.

Le député de Westmoreland (M. Emmerson) affirme que ce quai sera utilisé par les bateaux de pêche dans la baie de Shepody; mais cet argument ne porte point sur la question, car ce quai n'a nullement été construit pour desservir les bateaux de pêche. Après avoir entendu lecture de ce dossier, quelqu'un ici peut-il douter que ce quai ait été construit pour les besoins de la compagnie manufacturière d'Albert? Certes, j'ai grandement à cœur de voir les industries du Nouveau-Brunswick se développer, et nous y tenons tous; mais je le demande, lorsqu'il se crée des compagnies ayant pour but de donner l'essor à des industries dont on attend de bons rendements, le Gouvernement a-t-il l'habitude de construire des quais pour ces compagnies? Si c'est là le système en vogue, fort bien; accordons à ces compagnies des subventions puisées dans la caisse de l'Etat.

Mais, disons-le, tel n'est point le système en vogue jusqu'ici, système publiquement reconnu du moins, bien que, dans nombre d'endroits, la pratique en vogue ait été d'accorder des subventions, au bénéfice des compagnies privées. L'honorable député,

à l'instar de nombre d'autres, a essayé de justifier cette pratique, en affirmant que les conservateurs l'approuveraient. Peu m'importe qu'un conservateur quelconque ait colporté cette requête. L'autre soir l'honorable député a cherché à prouver que la dépense effectuée pour le canal de Newmarket est légitime et digne d'approbation, parce que, au sein de la délégation qui s'est rendue auprès du ministre des Chemins de fer, figuraient un ou deux conservateurs. Est-ce donc là la seule preuve qu'exige la Chambre pour se prononcer en pareille matière, et suffit-il d'affirmer que quelques conservateurs ont vu d'un bon œil cette entreprise?

L'hon. M. EMMERSON: Non, cela tend simplement à prouver que l'esprit de parti a été étranger à la question.

M. CROCKET: Il m'a été impossible de trouver pareille pétition dans le dossier; il est possible qu'elle y existe, mais elle ne ne figure pas dans le dossier déposé sur le bureau. Mais, à coup sûr, il ne suffit pas, pour prouver la légitimité d'une opération d'affirmer que certaines gens ont signé une requête en ce sens. La chose ne saurait faire doute, et je m'appuie sur le dossier déposé par le ministère des Travaux publics, l'allonge faite au quai a été construite, à la demande de M. Osman, au bénéfice de la compagnie dont il est l'un des directeurs, et voilà précisément ce que l'honorable député a été impuissant à réfuter. Mon collègue ne prétend sans doute pas sérieusement que la Chambre est d'avis que l'exposé de faits qu'il a présenté, cet après-midi, est la réfutation des affirmations figurant dans un dossier officiel déposé par le ministère des Travaux publics.

L'honorable député a fait allusion à M. Osman, et en cela il a marché sur les brisées de son ami et successeur dans le cabinet, et il a fait l'éloge de M. Osman. Ma critique s'adresse, non pas à M. Osman, mais au ministère des Travaux publics. M. Osman, sans doute, ressemble à nombre d'autres gens: quand ils peuvent réussir à faire améliorer leur propriété aux frais de l'Etat, ils le font volontiers, surtout s'ils jouissent de quelque influence auprès du ministre en exercice. L'honorable député (M. Emmerson) a aussi mentionné M. Downey. Je n'ai nullement fait allusion à l'expérience ou aux aptitudes de ce monsieur. Je me suis borné à emprunter mes renseignements du dossier; car ces renseignements, je les ai puisés non pas dans des communications reçues de cette partie du pays, mais bien dans les liasses du ministère, et j'y apprends que, la première année les travaux se sont entièrement exécutés sous la direction de M. Osman et du contremaître qu'il avait choisi. Voilà comment s'est effectuée cette dépense, en grande partie, pour des articles qui paraissent, d'après le rapport de l'auditeur général, avoir été fournis par la compagnie elle-même. C'est au ministère des Travaux publics que la compagnie a transmis les mémoires relatifs à ces fournitures; tout comme cela se fut passé, si ces travaux eussent été exécutés sous la direction du ministère, ce qui en réalité n'a pas eu lieu.

Le député de Westmoreland (M. Emmerson) nous a dit que M. McFadden est un fort estimable citoyen. Cela va sans dire, tous ces inspecteurs sont toujours de fort braves citoyens et ils réussissent toujours à se faire décerner des brevets d'intégrité par le ministre. Tout ce que je sais au sujet de M. McFadden, c'est que le député de Westmoreland l'a proposé comme inspecteur pour des travaux déjà commencés et que le ministre du jour le fit nommer inspecteur; puis, pour obliger M. Osman, le ministre nomma conducteur des travaux le contremaître que M. Osman avait choisi et qui avait dirigé les travaux. L'ingénieur déclare, dans son rapport, que cela donnerait satisfaction à M. Osman et on le fit, pour obliger ce dernier.

J'ai lu une lettre demandant si, au moment où M. McFadden a été nommé inspecteur, il voulait continuer ses services, bien qu'un contrat ait été signé, ou s'il voulait agir comme contremaître. Et bien que l'usage soit de nommer des inspecteurs seulement quand des contrats sont signés, on a nommé dans ce cas l'inspecteur M. McFadden pour surveiller le travail qui était fait en régie avec sous ses ordres un contremaître et un sous-contremaître. De sorte que toute l'affaire a été arrangée exactement comme le désirait M. Osman, l'ami du ministre des Travaux publics, et de l'honorable député de Westmoreland. M. McFadden obtint son emploi d'inspecteur et M. Downey conserva sa place de contremaître comme auparavant. L'honorable député de Westmoreland a déclaré et la plupart des députés ont dû le remarquer, que la compagnie avait tout d'abord construit à ses propres frais un quai pour donner du développement à sa propriété, ainsi qu'elle devait le faire. Pourquoi alors la Chambre serait-elle appelée à fournir les moyens d'améliorer cette propriété sans qu'au moins elle ne soit prise et remise à la couronne comme dans les autres cas? Je dis que cette transaction est insoutenable et malgré la déclaration de l'honorable député de Westmoreland, j'ajoute qu'elle sera désapprouvée non seulement par les députés conservateurs mais aussi par un grand nombre de libéraux dans la région. L'honorable député (M. Emmerson) a dit que je ne pourrais rencontrer personne dans Westmoreland, libéral ou conservateur, qui trouverait à redire à cette transaction. J'ai reçu beaucoup de lettres à ce propos de personnes notables qui attirent mon atten-

tion sur le cas et qui insistent pour qu'il soit porté à l'attention de la Chambre. Il est très facile à l'honorable député de faire des déclarations aussi générales, mais elles ne concordent pas avec les faits et je crois qu'il le sait. Dans tous les cas, la déclaration de l'honorable député n'infirme en rien la preuve établie par le dossier officiel, que cet ouvrage a été entrepris à la demande de M. Osman, de la compagnie manufacturière dont il est le directeur-gérant, qu'il était fait au profit de cette compagnie et que les travaux ont été exécutés effectivement par la compagnie, sous sa direction et que pourtant ils ont été payés sur les fonds du trésor public.

L'hon. M. HAGGART: J'ai prêté une oreille attentive à ce débat. J'ignore si ce quai était nécessaire à la localité ou s'il n'était destiné qu'à servir des intérêts privés. Ce qui me regarde, c'est la déclaration faite par un honorable député relativement au paiement de ce quai. Il semble qu'une certaine somme d'argent a été votée pour être employée à la construction d'un quai dans cette localité. La personne qui possède le quai a employé un contremaître, M. Oscar Downey, pour faire des extensions au quai ou pour le réparer.

L'hon. M. PUGSLEY: Non pour le ré parer, mais pour construire un prolonge ment.

L'hon. M. HAGGART: Quoi qu'il en soit, il a fait une dépense de $2,100 pour travaux et fournitures au quai. Cette dépense n'a pas été faite sous la surveillance du département. Je demanderai s'il y a une confirmation de la déclaration de l'honorable député disant que M. Downey a été nommé surveillant des travaux par le département?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. Je vais donner une explication puisque l'honorable député a posé la question. Quand il a été proposé d'exécuter les travaux projetés en régie, M. Osman a été invité à faire des démarches pour se procurer des matériaux et faire commencer l'ouvrage et M. Downey a été proposé par lui comme contremaître et accepté par le département. Ce qu'a fait M. Osman, il l'a fait pour le département, non pas sur sa propriété particulière ou sur celle de l'Albert Manufacturing Company mais bien sur la propriété de la couronne.

L'hon. M. HAGGART: Mes renseignements, tels qu'ils sont contenus dans le rapport, disent qu'une somme de $2,100 a été payée par M. Osman, qu'une partie en a été versée à M. Oscar Downey, le contremaître et aux ouvriers employés aux travaux et qu'une autre partie a servi à l'achat de fournitures. M. Downey a été confirmé dans sa place par le département après la dépense faite de $2,100.

M. CROCKET.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne pense pas que cela soit exact. Je dois dire qu'il est extrêmement inconvenant de discuter en comité général des questions qui ont trait à des comptes examinés actuellement par le comité des comptes publics. C'est contraire au règlement d'agir de cette manière. Mon honorable ami (M. Crocket), j'en suis sûr, a parlé de questions qui n'existent même pas dans les copies de documents qu'il a fait passer à l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson). Je les ai examinés avec soin et je n'ai trouvé aucune preuve pour corroborer ce qu'il a dit. L'honorable député doit avoir recueilli quelque renseignement en examinant les comptes qui se trouvent en ce moment au comité des comptes publics. Devant ce comité, on peut convoquer des témoins et établir les faits. Il n'est guère facile de discuter cette question quand nous n'avons pas la preuve des faits sous les yeux. Je suis sûr que mon honorable ami de Lanark-sud (M. J. Haggart) comprendra cela. C'est très embarrassant pour moi parce que mon attention n'a pas été attirée sur la question. Il me semble que le comité des comptes publics auquel ces comptes ont été renvoyés, est l'endroit où ces questions devraient être discutées.

M. CROCKET: Au sujet de la déclaration du ministre que ces choses ne se trouvent pas dans les documents, j'ai ici une lettre de M. Geoffrey Stead dans laquelle il déclare absolument que cette dépense a été faite par M. Osman, que Downey a été nommé par lui et que les comptes s'élevant à plus de $2,000 avaient été envoyés par lui au département pour être payés, et j'ai aussi une deuxième lettre demandant que le travail puisse être continué de cette manière.

L'hon. M. PUGSLEY: N'ai-je pas raison de dire que dans la copie des documents que l'honorable député a envoyée au député de Westmoreland, il ne se trouve aucun compte.

M. CROCKET: Le compte lui-même ne s'y trouve pas, mais dans la lettre il est dit que le compte est annexé et voici le compte dans le rapport de l'auditeur général. M. Downey a été nommé après que la dépense eut été faite et payée par le département.

L'hon. M. HAGGART: Voici une dépense de $2,100 payée d'une façon ou de l'autre par le département. Il a dû y avoir connivence entre quelques employés ou les comptes n'auraient pas pu être acceptés par le département de l'auditeur général. Un paiement irrégulier tombe sous le coup de la loi criminelle. Une personne quelconque peut être poursuivie et punie pour le paiement d'une somme d'argent prise sur les fonds publics de la façon dont cette somme a été payée. Le rapport de l'auditeur géné-

ral porterait à faire croire que ces $2,100 ont été payés suivant la méthode régulière. L'auditeur général a dû croire que Downey et les autres étaient employés sous la direction du ministère des Travaux publics et que leur paiement avait été autorisé suivant la méthode régulière, autrement, il n'aurait jamais payé ce compte. Si ce compte est payé, c'est qu'il a été trompé par le département des Travaux publics ou par quelqu'un qui lui a donné le renseignement. Ce que je veux faire remarquer, c'est le paiement irrégulier de cette somme d'argent. On prétend que M. Oscar Downey a été nommé avant que la dépense ne fût faite. S'il a été payé auparavant, pourquoi M. Osman lui a-t-il payé son salaire? Pourquoi ne s'adresse-t-il pas au département des Travaux publics pour être payé. Ici nous avons le paiement des comptes à des personnes, s'élevant à $2,100, et ce que je critique . . .

L'hon. M. PUGSLEY: Le paiement à Downey et à d'autres existe dans le rapport de l'auditeur général. Je trouve dans le rapport:

Conducteur, Oscar Downey, 32 jours à $2.50, $80.

L'hon. M. HAGGART: Parfaitement. Il existe dans le rapport de l'auditeur général comme paiement fait par la couronne à ces personnes quand, en réalité, si la déclaration de mon honorable ami d'York (N.-B.) est exacte, le paiement a été fait par M. Osman avant que M. Stead ait transmis l'ordre du département pour commencer les travaux.

Je proteste contre l'irrégularité de ce paiement. Je ne dis pas que le travail soit nécessaire ou non, parce que je ne connais pas la localité. Une dépense faite au bénéfice d'un simple citoyen peut être très utile à la région environnante. Je ne trouve pas à redire du tout à cela, mais ce que je critique, c'est l'emploi de l'argent voté par le Chambre de la manière dont le ministère des Travaux publics l'a dépensé.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que je dois dire quelques mots en réponse à mon honorable ami. Je m'adresse à lui et je lui demande s'il a connaissance de faits ou si le comité a connaissance de faits qui lui permettent de dire que des employés du département ont tenu une conduite criminelle?

L'hon. M. HAGGART: Oui.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami a-t-il vu les comptes?

L'hon. M. HAGGART: J'ai vu les comptes dans le rapport de l'auditeur général.

L'hon. M. PUGSLEY: Voici ce que dit l'auditeur général:

Pink-Rork, baie de Shepody, Nouveau-Brunswick: Prolongement du quai.

Inspecteur, G. C. McFadden, service en mai et juin, 29 jours à $2.50..	$ 72 50
Conducteur, Oscar Downey, 32 jours à $2.50..	80 00
Sous-conducteur, Warren Downey, 10 jours à $2; madriers de 4 pouces, 10,477 pieds à $12, épinette, 10 x 10, 1,728 pieds à $13; remplage, 44:3 verges à 80 cts; bateau et 2 hommes, 19 jours à $8; dépenses diverses, $1.50..	357 14
Charpentiers, 88:4 jours à $2, 91 à $1.75, ouvriers, 24 jours à $2; 237:5 à $1.50..	740 30
Albert Manufacturing Company: épinette en grume, 43,429 pieds à $9; sapin équarri et épinette, 10,054 pieds à $13; chevilles 3,866 livres à 4 cts; bois remorqué, 13 trains à $12; divers, $41.54..	873 74
Petits comptes; corde 20 livres à 18 cts; 110 livres à 16 cts; clous, 3 barils pour $10.50; divers, $5,11.. ..	36 81
Imprimeur du Roi..	17 25
	$2,177 74

Permettez-moi de demander à mon honorable ami ce qu'il y a dans ce compte ou dans la copie des documents que l'honorable député d'York (N.-B.) a citée indiquant une seule déclaration fausse ou erronée relativement à la dépense ou au paiement?

L'hon. M. HAGGART: L'honorable ministre semble avoir mal compris ce que j'ai dit. Ces $2,100 ont été dépensés par un particulier à la construction de ce quai avant que des instructions aient été données pour commencer les travaux.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député est absolument dans l'erreur.

L'hon. M. HAGGART: Mais pourtant, il y a une lettre lue par l'honorable député d'York (N.-B.) dans laquelle M. Osman envoie ses comptes au département et en demande le paiement.

L'hon. M. PUGSLEY: Je sais que mon honorable ami se trompe en ceci...

L'hon. M. HAGGART: Voyons comment je me trompe.

L'hon. M. PUGSLEY: Quand il dit que cet ouvrage a été entrepris par M. Osman sans le consentement du département des Travaux publics.

L'hon. M. HAGGART: Il n'existe aucune preuve du consentement du département.

L'hon. M. PUGSLEY: Je demande pardon à mon honorable ami, il y en a une. Elle est contenue dans la copie d'une lettre de M. Osman, qui est au dossier et que l'honorable député d'York a eu occasion de lire, mais qu'il n'a pas lue. Dans

cette lettre, M. Osman demande à être relevé de sa charge et que quelqu'un soit nommé pour surveiller les travaux. On ne pouvait pas s'attendre à ce que mon honorable ami de Lanark prenne la peine d'examiner cette lettre. Peut-être pensait-il qu'il pouvait compter sur la déclaration faite par l'honorable député d'York (N.-B.)

M. CROCKET: Il le pouvait aussi.

L'hon. M. PUGSLEY: S'il avait pris la peine de lire ces documents, il aurait vu l'assertion que M. Osman avait été autorisé à prendre la direction des travaux, et demandait à être relevé de cette charge et désirait que quelqu'un autre soit nommé à sa place.

L'hon. M. HAGGART: Voulez-vous citer un autre exemple dans l'histoire du département, où l'on aurait dit au propriétaire d'un quai de se mettre à l'œuvre pour prolonger ce quai, d'engager des ouvriers et de le faire aux frais de l'Etat?

L'hon. M. PUGSLEY: Voilà où mon honorable ami a encore été induit en erreur. Il parle comme si le prolongement était fait sur la propriété de M. Osman, comme si les travaux avaient été faits pour M. Osman ou pour la compagnie de M. Osman. Sur tout cela, mon honorable ami est dans l'erreur. Quand je devins ministre des Travaux publics, je me suis trouvé en face de la situation suivante: la compagnie manufacturière Albert avait construit un quai de 225 pieds de long sur 20 pieds de large. J'ai trouvé une pétition présentée au nom des habitants de Rock-Port, Hard-Ledge, Grande-Anse et Pink-Rock, dans le comté de Westmoreland, demandant que le quai soit prolongé et que de plus grandes commodités, de plus grandes facilités soient accordées au public.

J'ai trouvé que cette pétition avait été présentée par l'honorable député de Westmoreland qui avait fortement insisté pour que cette amélioration soit faite. Je décidai alors d'agir conformément à la requête des pétitionnaires et je dois dire que déjà en 1906 et 1907, avant que je devinsse ministre des Travaux publics, on avait inscrit au budget un crédit à cette intention. Je décidai de faire exécuter les travaux. On supposait que la dépense s'élèverait à $13,000, $14,000 ou $15,000. M. Osman était d'avis qu'en faisant un petit prolongement d'environ 47 pieds, le public aurait des facilités suffisantes et il conseilla de faire cette petite dépense au lieu de nous lancer dans de grands travaux. Qu'avons-nous fait avant d'entreprendre l'ouvrage? J'ai pensé qu'il ne nous convenait pas de prolonger ce quai sans en avoir la maîtrise au nom de la couronne. M. Osman, au nom de la compagnie Albert, n'a pas cru qu'elle pouvait louer gratuitement à la couronne ce quai de 225 pieds de long et finalement une entente eut lieu. Mon honorable ami la trouvera dans les documents qui ont été soumis à la Chambre. En quoi consistait cette entente? En ce que la compagnie Albert accordait au public le droit de passage gratuit sur ce quai et que la couronne aurait le droit de percevoir des droits de quaiage sur tous les navires, excepté ceux de la compagnie qui utiliseraient ce quai et que la compagnie s'engageait à tenir en bon ordre la partie du quai comprenant les 225 pieds et qu'en retour de l'utilisation de son quai la compagnie serait exempte de droits de quaiage tant pour le quai du gouvernement que pour l'ancien quai.

M. SPROULE: Est-ce une contrat d'achat et de vente?

L'hon. M. PUGSLEY: Au point de vue de la couronne c'est un très bon contrat. Il en résulta qu'au lieu de payer pour les 225 pieds du quai, la couronne l'a eu pour rien; elle a construit l'extrémité comme un prolongement et le public a obtenu un droit gratuit de passage sur la partie restreinte, que la compagnie maintient en bon état, et tout ce que la couronne a fait, ça été de construire le prolongement.

M. SPROULE: Y a-t-il eu une translation de propriété à la couronne ou seulement une convention entre les deux parties pour que l'on fasse une certaine chose et l'autre une autre?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un transfert d'intérêt, un passage gratuit accordé au public sur ce quai.

M. CROCKET: Un transfert de droit de passage?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. CROCKET: Existe-t-il une convention?

L'hon. M. PUGSLEY: Elle donne un droit de passage gratuit.

M. CROCKET: Et le droit d'imposer des taxes de quaiage sur tous les autres navires à l'exception de ceux de la compagnie?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, non seulement sur les vaisseaux qui accostent au nouveau quai, mais sur ceux qui accostent à l'ancien, excepté ceux de la compagnie.

Mon honorable ami d'York (M. Crocket) avec cette malheureuse facilité qu'il a de soupçonner tout ce qui est fait par un adversaire politique, laisse entendre cette chose extraordinaire, que M. Osman, après qu'on avait pensé qu'il serait nécessaire de construire un quai qui coûterait $15,000, conseille à ce moment de réduire la dépense et de la limiter au crédit de $5,000

pour cette année. Et ainsi, dit l'honorable député le travail pourra non seulement commencer immédiatement et être fait à la journée. . .

M. CROCKET: C'est ce que dit la correspondance.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami savait parfaitement bien que M. Osman donnait une explication dans une des lettres qu'il a en sa possession. Il dit qu'à cette époque il supposait que le prolongement de 47 pieds serait suffisant si l'on draguait à côté du quai pour le mouillage des navires et qu'il ne serait pas nécessaire de faire une plus grande dépense, mais il dit que les capitaines de trois navires que la compagnie avait nolisés pour charger du plâtre refusaient d'accoster au quai parce qu'il ne s'avançait pas assez loin et ne leur procurait pas un abri suffisant et c'est le motif et le seul motif qui amena par la suite la modification des plans et le retour à l'idée primitive de construire un prolongement de 75 pieds, ainsi qu'un brise-lames pour faire un port sûr. Et pourtant avec les copies des lettres entre ses mains, l'honorable député a pensé qu'il convenait de faire ces insinuations.

M. CROCKET: J'ai lu cette lettre même.

L'hon. M. PUGSLEY . . . et c'est à ce moment que j'ai été obligé de demander à l'honorable député d'élever la voix, pour que nous puissions l'entendre de ce côté (la droite).

L'hon. M. FOSTER: Le ministre pourrait-il donner les dates auxquelles on a demandé le prolongement du quai, quand le département a décidé de faire les travaux de prolongement, quand les travaux ont été commencés et quand M. Downey a été nommé?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas tous ces détails en ce moment, mais je pourrai me procurer les dates. La demande fut faite en 1906, le projet a été soumis à l'ingénieur en chef pour le prolongement, le 30 juin 1906. L'ouvrage a commencé en 1907 et en 1908 quand il a été décidé, je crois, de ne faire qu'un prolongement de 47 pieds.

L'hon. M. FOSTER: Quand fut donné cet ordre?

L'hon. M. PUGSLEY: A une certaine date durant l'exercice 1907.

L'hon. M. FOSTER: Ces dates vont préciser toute l'affaire.

L'hon. M. PUGSLEY: Plus tard, l'année suivante, je crois, il a été décidé de construire le prolongement quand M. Osman nous a exposé que les propriétaires de navires refusaient d'accoster au quai.

Je crois que les motifs donnés par M. Osman suffisaient amplement pour nous justifier de faire le prolongement, parce qu'il aurait été inutile de dépenser cet argent si le public n'avait pas dû en bénéficier. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails de ces comptes, sinon pour dire qu'on trouvera une lettre de M. Osman dans laquelle, parlant du bois, il dit que s'il est coupé sur la propriété de la compagnie, il coûtera un peu meilleur marché qu'ailleurs et je suis sûr que ceux qui connaissent M. Osman corroboreront ce qu'a dit l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), à savoir: qu'il n'y avait aucun désir pour lui-même ou pour sa compagnie de bénéficier d'un dollar sur la fourniture du bois ou d'autre chose nécessaire au quai.

J'invite les membres du comité qui s'intéressent à la question, à regarder le compte qui se trouve à la page V-187 du rapport de l'auditeur général et à voir les prix demandés, puis à déclarer si oui ou non des prix excessifs ont été payés. Je trouve que pour de l'épinette de 10 x 10 nous avons payé $13 par mille pieds. Je crois que personne ne dira que ce n'est pas raisonnable, que ce n'est pas bon marché.

M. SPROULE: Il ne s'agit pas du prix payé, mais du principe, un homme qui achète à lui-même.

L'hon. M. PUGSLEY: Epinette en grume à $9 par mille pieds. Je n'hésite pas à dire que c'est $3 de moins par mille pieds qu'on ne pourrait s'en procurer ailleurs. Pruche équarrie et épinette, 1,054 pieds à $13. Personne ne dira que le prix n'est pas juste et raisonnable. Il me semble que si vous réfléchissez que M. Osman a entrepris ces travaux à la demande du chef responsable du département, qu'il les a entrepris, comme nous le pensions alors dans l'intérêt public et que l'on ne prétend pas qu'un seul dollar ait été payé en plus du juste prix, quand on songe de plus que tous les comptes ont été certifiés par l'ingénieur ordinaire, d'après la formule courante, comme étant exacts et raisonnables, je ne vois pas de quoi mon honorable ami d'York (N.-B.) (M. Crocket) peut se plaindre. Il dit que c'est là un exemple de ce qui se passe au Nouveau-Brunswick. Permettez-moi de lui dire que s'il ne peut pas trouver une autre preuve plus convaincante que le ministère a fait une dépense irrégulière, il ne fera pas beaucoup de progrès dans la province d'ou nous venons tous les deux et où nous sommes assez bien connus tous les deux. Je ne vois rien dans ce compte qui permette de faire aucun reproche au département.

Un mot seulement au sujet d'une autre imputation qui a été faite à mon endroit. L'honorable député a cru nécessaire au cours de la discussion de cet item, d'aller à une distance de plusieurs milles, à Dal-

housie, dans le comté de Ristigouche et de déclarer que le département des Travaux publics faisait du dragage et des améliorations pour un quai appartenant à la Dalhousie Lumber Company, dont je suis par hasard un des actionnaires. Je puis faire appel à mon honorable ami qui représente le comté de Ristigouche (M. Reid) et qui est aussi honorable que quiconque en cette Chambre, et lui demander si les travaux de dragage qui ont été exécutés dans cet endroit l'ont été seulement dans l'intérêt de la Dalhousie Lumber Company.

Le bateau dragueur employé par le département travaillait à l'amélioration du port de Dalhousie. Mais ce n'est pas ma faute si je suis intéressé dans la Dalhousie Lumber Company. Il se trouve que j'ai acheté des actions de cette compagnie, il y a quelques années. J'ai eu le malheur d'avoir gagné de temps en temps quelque argent, et au lieu de le déposer dans les caisses d'épargne ou d'acheter des obligations, je l'ai placé dans des entreprises industrielles ou des constructions dans différentes parties du pays. Permettez-moi de donner à mon honorable ami un renseignement dont il pourra faire son profit quand nous discuterons les améliorations du port de Saint-Jean. Laissez-moi lui dire que je possède des propriétés dans cette ville et qu'il peut présenter un argument aussi sérieux au sujet des améliorations qui y sont exécutées qu'il l'a fait pour les améliorations du port de Dalhousie. Du fait que je suis propriétaire à Saint-Jean, les améliorations qui sont faites dans ce port donnerait jusqu'à un certain point une plus-value à ma propriété comme à celle de tout autre citoyen de la ville.

Permettez-moi de lui donner un autre renseignement. Il se trouve que je suis propriétaire dans le Nord-Ouest et quand mon honorable ami retournera auprès de ses électeurs, qu'il dise aux gens de l'intérieur que tous les développements que le ministre des Travaux publics cherche à faire, de concert avec ses collègues, dans le Nord-Ouest, sont réellement en vue de lui procurer des avantages personnels et que c'est une chose affreuse qu'il soit intéressé dans des propriétés situées en différents endroits du pays et qui vont, selon toute probabilité, bénéficier des améliorations auxquelles on travaille actuellement. Mais que mon honorable ami sache bien que je ne vais pas m'arrêter de faire des améliorations dans mon département, partout où je pourrai développer l'industrie, améliorer les facilités du commerce, rendre le public plus prospère et lui permettre d'exécuter pour le mieux ses entreprises, parce que ces améliorations peuvent directement ou indirectement me procurer des avantages à moi-même comme intéressé dans la localité où les travaux sont exécutés ou comme ayant un intérêt général au progrès du pays.

M. PUSGLEY.

M. CROCKET : En répense à une déclaration de l'honorable député de Lanark-sud (M. J. Haggart), le ministre a demandé quelle preuve il y avait que les $2,018.96 inscrits dans le rapport de l'auditeur général n'avaient pas été payés dans la forme régulière aux personnes nommées. J'ai déjà déposé devant le comité la preuve donnée par les dossiers du département, c'est-à-dire une lettre de M. Geoffrey Stead, du 13 mai 1908, dans laquelle il annexe le compte de la compagnie s'élevant à la somme même qui est indiquée dans le rapport de l'auditeur général et attire l'attention sur le fait que la dépense a été faite par la compagnie qui demandait que le paiement soit effectué à elle-même.

L'hon. M. PUGSLEY : Dans le rapport même que mon honorable ami a entre les mains, M. Osman ne dit-il pas qu'il a entrepris cet ouvrage à la demande du ministre, et ne prie-t-il pas d'en être relevé par la nomination de quelqu'un d'autre à sa place?

M. CROCKET : S'il existe une telle déclaration, elle n'est pas venue à ma connaissance. C'est tout à fait du nouveau pour moi, que M. Osman ait été prié par le département des Travaux publics de construire le prolongement de son propre quai. S'il en est ainsi, le cas est encore pire qu'on ne l'a dit. Si le département des Travaux publics, sans faire appel à des soumissions, a simplement autorisé le propriétaire du quai à construire un prolongement à son propre quai et a mis les travaux sous sa direction, comment se fait-il que le compte se trouve établi de cette façon dans le rapport de l'auditeur général? Certainement le ministre doit être dans l'erreur, car si M. Osman a été autorisé à agir ainsi, le paiement aurait dû être fait à son nom.

Il n'y a pas de doute, d'après le rapport déposé, que l'argent a été dépensé par M. Osman ou par la compagnie dont il est le directeur-gérant et ce compte fut envoyé au département des Travaux publics et fut payé par le Trésor exactement comme si les travaux avaient été exécutés sous la surveillance du département.

Le ministre a saisi l'occasion de faire allusion à ma déclaration relative au dragage exécuté à Dalhousie et il a dit qu'il était un grand propriétaire à Saint-Jean et dans le Nord-Ouest et que j'aurais autant raison de dire qu'il tirait des avantages des dépenses de son département dans la ville de Saint-Jean et dans le Nord-Ouest qu'à Dalhousie. Certainement le ministre n'espère pas tromper la Chambre par une déclaration de cette nature.

A Dalhousie, les travaux de dragage ont été faits en avant et sur les côtés du quai de la Dalhousie Lumber Company, dont le ministre est actionnaire, pendant que les autres travaux sont négligés.

L'hon. M. PUGSLEY: Quels sont ces autres travaux qui ont été négligés?

M. CROCKET: Pendant des mois et des mois, en 1908 et en 1909, la drague a été à l'ouvrage près du quai de la Dauhousie Lumber Company, pendant qu'on ne faisait rien au quai en eau profonde, au grand détriment du public.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami me permettra de lui dire—si l'honorable député de Ristigouche (M. Reid) était ici, il confirmerait mes paroles—qu'on n'a négligé aucune entreprise d'égale importance, ou plus importante. Je sais que la Dalhousie Lumber Company expédie tous les ans entre 15,000,000 et 25,000,000 de pieds de bois. Elle exploite une scierie considérable et emploie un grand nombre d'ouvriers. Je sais aussi que cette compagnie a un ennemi sur les lieux, un homme qui a travaillé à entraver son entreprise depuis le début, et c'est un allié politique de l'honorable député d'York (N.-B.). C'est sans doute lui qui a fourni certains renseignements à mon honorable ami, mais je déclare au comité que je n'ai jamais été averti qu'il y avait à faire dans ce port des travaux plus importants que ceux qui ont été exécutés depuis que je suis ministre des Travaux publics.

Pointe du Chêne (N.-B.), réparations au brise-lames et talus en pierre, à la base, $3,000.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est à cet endroit que se fait la correspondance entre les chemins de fer et les navires de l'île. C'est un travail qu'il faut faire tous les ans.

M. CROCKET: Combien a-t-on dépensé l'an dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai lieu de croire que le crédit entier de $5,000 a été dépensé, ou le sera d'ici au 31 mars prochain. Telles sont les prévisions de l'ingénieur en chef.

Port de Quaco, reconstruction partielle et prolongement de la jetée de l'est, $15,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ceci comprend la reconstruction du môle à l'est de l'entrée ainsi que le prolongement de la jetée et soixante pieds de coffrage.

L'hon. M. FOSTER: Quel sera le coût total?

L'hon. M. PUGSLEY: Environ $50,000.

L'hon. M. FOSTER: Quel trafic se fait actuellement à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Un trafic général—bois, poisson, produits industriels, etc., L'endroit sert aussi comme port de refuge.

M. CROCKET: Les travaux ont-ils été donnés à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui; les entrepreneurs sont MM. Charleston et Burns d'Ottawa; le prix stipulé est de $32,900.

M. CROCKET: Combien a-t-on payé sur cette somme?

L'hon. M. PUGSLEY: Le 30 septembre 1909, on avait dépensé $25,633.

Cap Richibouctou, quai-brise-lames, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est affecté à la construction d'un brise-lames à environ 6 milles au-dessus de l'embouchure du fleuve. Le brise-lames a 575 pieds de longueur, avec une largeur de 15 pieds sur 225 pieds, et de 20 pieds sur 150 pieds. Le môle mesure 200 pieds de longueur à l'intérieur, sur 30 pieds de largeur. Il y a 220,000 pieds cubes de coffrage. Le coût des travaux est estimé à $17,600. L'estimation totale, avec les dépenses non prévues est de $20,000. L'an dernier nous avons dépensé $9,080; au cours du présent exercice, nous calculons dépenser $5,000, et nous demandons $5,000 de plus, soit $19,118 en tout.

L'hon. M. FOSTER: Quel avantage le pays retirerait-t-il de ces travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce port offrira un mouillage très sûr aux navires, et un endroit d'atterrissement à proximité des pêcheries très abondantes. Ce sera le meilleur port de refuge des environs. C'est aussi le centre d'une région agricole prospère. La pêche du homard produit annuellement de $15,000 à $16,000, et celle du hareng, $12,000. Quarante-un bateaux font la pêche à cet endroit et il leur faut un port de refuge.

M. CROCKET: Les travaux exécutés l'an dernier n'ont-ils pas été entièrement emportés par les vagues?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'en ai pas été informé.

M. CROCKET: On me dit que tous les travaux exécutés l'an dernier ont été emportés par une tempête, et même les travaux faits l'année précédente.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami a été mal renseigné.

M. CROCKET: J'ai reçu une lettre à cet effet. On m'écrit que les travaux de l'an dernier ont été emportés par la tempête et que tous les travaux exécutés à cet endroit sont régulièrement emportés l'année suivante de sorte que cette dépense est un simple gaspillage des deniers publics. Cette lettre a été écrite peu de temps après la tempête. Si le Gouvernement désire faire quelque chose pour cette localité, il ferait mieux de demander un crédit suffisant et de construire un brise-lames capable de résister aux vagues au lieu d'être dans la nécessité de recommencer tous les ans. Il en est ici comme de tous les autres travaux exécutés dans ce comté; il s'agit simplement de mettre une partie des deniers publics entre les mains des agents

d'élection. Ce crédit est plutôt destiné à profiter à ceux qui rendent des service au parti, qu'à servir l'intérêt public.

S'il est vrai que ces travaux ont été emportés par une tempête récente, il est étrange que le département n'en soit pas informé. Mais, d'un autre côté, il ne faut pas s'en étonner, puisque les travaux sont confiés à ceux qui ont intérêt à voir ces dépenses se perpétuer. Il y a un M. J. D. Irving qui a reçu des sommes importantes. On a déjà rapporté qu'il a retiré $2 par jour pour un chaland valant $50. Il a ainsi touché cette redevance pendant des années pour l'usage d'un chaland qui lui a coûté $50. En quatre ans, le Gouvernement lui a payé un loyer de plus de $600. Ce même personnage a vendu des blocs de pruche pour ces travaux, et on me dit que ce bois était coupé par des ouvriers engagés et payés par le département; et M. Irving recevait $4 pour ce qu'il payait 40 cents au gouvernement provincial. Le bois est coupé et transporté par les employés du ministère, et en réalité, M. Irving reçoit $4 pour ce qui lui coûte 40 cents.

L'hon. M. PUGSLEY: J'espère qu'à l'avenir mon honorable ami se donnera la peine de vérifier les renseignements qui pourront lui être communiqués, de temps à autre. Je suis convaincu, que dans le cas présent il s'en est laissé imposer. Il y a quelques jours, il lançait des accusations à peu près semblables au sujet du Cap-Richibouctou, et le sous-ministre m'informe qu'il a fait une enquête et a constaté que mon honorable ami a été mal renseigné; il est assez probable qu'il n'est pas mieux renseigné aujourd'hui.

Le département n'a pas été informé que le brise-lames en question a été emporté par la tempête. J'en dirai autant de l'affaire Irving. Elle est devant le comité des comptes publics; tous les détails se trouvent dans les rapports de 1908, et si mon honorable ami croit que M. Irving ou tout autre a été trop payé, je lui conseille de faire venir des témoins devant le comité des comptes publics, pour en faire la preuve.

M. CROCKET: Les renseignements que je viens de communiquer à la Chambre m'ont été fournis par le plus grand propriétaire du Cap-Richibouctou.

L'hon. M. PUGSLEY: Quel est son nom?

M. CROCKET: M. Richard O'Leary. Il est plus intéressé dans ces travaux que qui que soit.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-ce le même qui a écrit cette lettre à M. Waterbury?

M. CROCKET: C'est le même Thomas O'Leary qui a acheté un quai de sciure de bois et l'a revendu $5,000 à l'Etat.

M. CROCKET.

L'hon. M. PUGSLEY: Personne à Richibouctou, à l'exception de M. O'Leary, n'a voulu affirmer sous serment que ce quai ne valait pas $5,000.

M. CROCKET: Pour le moment, je n'ai pas l'intention de discuter l'affaire du quai de Richibouctou; l'occasion se présentera plus tard, de la discuter plus au long. L'honorable ministre me conseille de vérifier mes renseignements. J'ai fait certaines déclarations ici; j'ai ensuite interrogé des témoins, sous la foi du serment, et j'ai établi le bien fondé de tout ce qui m'avait été rapporté dans le comté de Kent au sujet de ce bois de pruche. Malheureusement, quand M. Irving a comparu en personne, j'ai oublié de le questionner sur ce point. Mais sur tous les autres points, ses réponses ont complètement confirmé mes déclarations.

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

Reprise de la séance.

ADOPTION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DE L'ILE MANITOULIN ET DE LA RIVE NORD.

La Chambre se forme en comité pour la discussion des articles du projet de loi (n° 113), déposé par M. Tolmie, concernant la compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la rive Nord.

Sur l'article 2 (prorogation du délai pour la construction du chemin de fer de Sudbury à Little-Current).

M. W. R. SMYTH: Je me suis opposé à l'adoption de cet article, dans la forme dans laquelle il a été présenté devant le comité, parce que je considérais que le délai devait concorder avec les dispositions du bill voté à la dernière session de la législature d'Ontario, concernant cette compagnie, limitant le délai pour la construction de la ligne entière, entre Sudbury et Little-Current, au 31 décembre 1911. Devant le comité, j'ai demandé que le bill fût modifié, et je vois avec plaisir que les promoteurs ont compris que ma demande était raisonnable et consentent à ce que le délai ne soit pas prorogé que de deux ans. Je donne ces explications parce qu'un journal qui a rapporté les délibérations du comité a prétendu que je m'étais opposé à la prorogation du délai à deux ans, et demandais qu'il fut porté à trois ans. C'est exactement la contraire qui est la vérité.

Sur l'article 12.

M. SPROULE: Cette compagnie serait-elle soumise aux dispositions de la loi sur les chemins de fer concernant la date du commencement et du parachevement des travaux? Le bill fixe-t-il une date pour le commencement des travaux?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Ce point est régi par la loi générale sur les chemins de fer.

M. S. SHARPE: Cela comprendrait-il aussi le pont et le tunnel?

L'hon. M. GRAHAM: Il est possible que la loi sur les chemins de fer ne s'applique pas au pont et au tunnel.

L'hon. M. EMMERSON: Est-il dit dans le bill que ce chemin de fer est une entreprise dans l'intérêt général du Canada.

L'hon. M. GRAHAM: Non; il s'agit d'une charte nouvelle. Aux termes de la loi sur les chemins de fer la compagnie devra commencer la construction dans un délai de deux ans, dépenser 15 p. 100 du coût total et achever les travaux dans un délai de cinq ans.

M. SPROULE: Que fait-on de la déclaration que cette entreprise est d'intérêt général pour le Canada? Ce chemin de fer passe de la province de Québec dans la province d'Ontario et le bill ne permet pas à la compagnie de fusionner avec une autre.

L'hon. M. GRAHAM: Les opinions sont partagées sur la nécessité de cette déclaration, quand il s'agit d'une charte nouvelle. Je ne vois pas, d'ailleurs, que cela fasse une grande différence que la ligne soit déclarée ou non, une entreprise d'intérêt général pour le Canada. Quand il s'agit de faire un chemin de fer fédéral d'une ligne provinciale, la déclaration peut être nécessaire, mais ici, nous accordons une charte nouvelle et je crois que la déclaration est inutile.

M. SPROULE: Supposons que nous accorderions une charte pour la construction d'un chemin de fer dans les limites d'une seule province, considérez-vous, que le fait de lui accorder une charte fédérale en fait une entreprise d'intérêt général pour le Canada, sans que la chose soit mentionnée? L'obtention d'une charte fédérale ne fait pas d'un chemin de fer local une entreprise dans l'intérêt général du Canada. Le fait de passer d'une province à l'autre peut avoir cet effet, mais non l'obtention d'une charte fédérale.

M. LENNOX: Je crois que l'acte de l'Amérique britannique du Nord décrète qu'une entreprise interprovinciale est, sans aucune déclaration, une entreprise d'intérêt général pour le Canada. Quand la nature de l'entreprise n'apparaît pas clairement, nous pouvons faire la déclaration, si nous le jugeons à propos. Dans le cas actuel, je ne crois pas que la chose soit nécessaire.

L'hon. M. GRAHAM: Les opinions sont très partagées, même parmi les avocats, sur la nécessité de cette déclaration, même quand il s'agit d'un chemin situé exclusivement dans une province, mais auquel on a accordé une charte fédérale. Mais lorsque le chemin n'est situé que dans une seule province, nous avons pris pour règle de déclarer qu'il est d'intérêt général pour le Canada.

M. SPROULE: Nous le faisons aussi quand le chemin traverse deux ou trois provinces.

L'hon. M. GRAHAM: Quand il s'agit de mettre une entreprise provinciale sous la juridiction des autorités fédérales, nous le faisons toujours.

M. LENNOX: Cette déclaration est bien souvent inutile.

L'hon. M. GRAHAM: Oui. Il n'est pas sûr qu'elle soit nécessaire, mais nous la faisons pour plus de garantie.

L'hon. M. EMMERSON: Je crois qu'elle se trouve dans toutes les chartes.

M. SPROULE: Dans presque toutes, et il me semble qu'il vaudrait mieux adopter une règle ou l'autre. Si la déclaration est inutile, elle devrait disparaître entièrement; si elle est nécessaire, mettons là partout.

L'hon. M. GRAHAM: Comme les avocats ne sont pas d'accord sur ce point, quand une compagnie voudrait placer ses obligations sur le marché, les bailleurs de fonds peuvent craindre que l'absence de cette déclaration ne donnent lieu à des complications entre les autorités provinciales et fédérales. Lorsque la déclaration est dans la charte, il ne peut y avoir de doute.

M. SAM. SHARPE: Quelle surveillance le département est-il autorisé à exercer sur la construction du pont? Il pourrait gêner la navigation.

L'hon. M. GRAHAM: Aux termes de la loi, aucun pont ne peut-être construit sur un cours d'eau navigable, sans que les plans en aient été soumis au département des Travaux publics.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL CONCERNANT LA WESTERN CANADA POWER CO.

La Chambre se forme en comité pour la discussion des articles du projet de loi n° 86), déposé par M. J. D. Taylor, concernant la Western Canada Power Company, Limited.

M. J. D. TAYLOR: Je demande le renvoi.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): La rédaction de ce bill, tel qu'il nous revient du comité des

chemins de fer, me paraît extraordinaire et donne lieu à de nombreuses objections, et le moule dans lequel on l'a coulé est encore plus contestable, à mon point de vue. Il semble qu'il doit être possible de se rendre aux désirs des promoteurs sans adopter cette forme de législation.

Cette compagnie est constituée sous l'empire de la loi des compagnies. Je n'ai pas examiné ses lettres patentes qui sont loin d'être citées en entier dans le préambule du bill; mais je suppose que la compagnie a voulu obtenir ses lettres patentes des autorités fédérales, parce qu'elle n'entendait pas borner ses opérations à une seule province. A l'heure présente, d'après ce que je comprends, ses opérations sont limitées à la seule province de la Colombie-Anglaise.

Ce qu'elle désire c'est d'être autorisée, concurremment avec son entreprise, à construire et mettre en service une ligne de chemin de fer ou un tramway, avec le service télégraphique et téléphonique ordinaire, sur un parcours de 6 ou 10 milles, entre sa station d'énergie et ses autres stations. Pour arriver à ce résultat, le moyen proposé par ce bill est d'autoriser la compagnie à tracer, construire et mettre en service, ces autres entreprises projetées, subordonnément à l'autorisation qu'elle en pourra obtenir de la législature de la Colombie-Anglaise. Autrement dit, par ce bill, le Parlement fédéral autorise cette compagnie, sa propre créature, à exercer les pouvoirs que la législature provinciale jugera à propos de lui accorder.

Je considère que cela constituerait une anomalie et, jusqu'à un certain point, une contradiction. A mon sens, quand une compagnie est constituée en corporation par ce Parlement, pour une fin quelconque, c'est à ce Parlement seul, qu'elle doit s'adresser, si elle croit avoir besoin de l'intervention d'un pouvoir législatif, pour mener son entreprise à bonne fin. Aucune législature provinciale ne peut restreindre ou supprimer les pouvoirs accordés à une compagnie autorisée par le Parlement fédéral. Une législature provinciale serait impuissante, également, à augmenter ces pouvoirs.

Ce Parlement ayant une fois constitué en corporation une compagnie, lui seul, à mon avis, doit avoir juridiction législative sur cette compagnie. Il est vrai que cette compagnie n'a pas été constituée en vertu d'une charte spéciale de ce Parlement, mais pour toutes fins que le droit; elle est dans la même position, puisque ses lettres patentes lui ont été accordées par les autorités fédérales. C'est certainement une question de convenance, sinon de juridiction, de savoir si une autre législature que celle-ci peut être admise à conférer quelque pouvoir à une compagnie ainsi constituée.

Quoi qu'il en soit, et si je me trompe sur ce point, et s'il est possible qu'une compagnie constituée en corporation par l'autorité fédérale reçoive de nouveaux pouvoirs d'une législature provinciale, il serait certainement déplacé de notre part d'autoriser l'octroi de ces nouveaux pouvoirs par une législature provinciale, sans que nous sachions, au préalable, quels seront ces pouvoirs—de confirmer à l'avance, pour ainsi dire, et sans savoir ce que nous confirmons, des lois qui pourront être votées ultérieurement par une législature provinciale.

Le bill, tel qu'il nous est soumis en ce moment, propose que le parlement autorise la compagnie en question à tracer, construire et mettre en service des lignes de chemins de fer, en conformité des pouvoirs qui pourront subséquemment lui être conférés à cet effet par la législature provinciale. Je maintiens que nous ne devons pas légiférer en aveugles ni autoriser une compagnie à mettre en service des lignes dont nous ne connaissons rien et qui pourraient se trouver être telles qu'elles ne recevraient pas l'approbation de ce Parlement, s'il était appelé à se prononcer.

Dans ces circonstances je crois de mon devoir de demander que ce bill soit étudié de nouveau et que ceux qui s'intéressent à son adoption cherchent un autre moyen de faire obtenir à cette compagnie les pouvoirs additionnels qu'elle désire obtenir.

M. BARKER: Je crois que l'honorable ministre n'a pas entendu l'honorable député qui a déposé le bill, déclarer qu'il consentait à ce qu'il fût réservé. Après ce que nous venons d'entendre, je crois que nous sommes tous d'accord à désirer que les promoteurs étudient de nouveau la question avant la discussion finale du bill. Je me permets de parler ainsi parce que, il y a quelques années, j'ai soulevé les mêmes objections à un bill déposé par un honorable député de la droite qui voulait faire ratifier par ce Parlement des pouvoirs conférés par une législature provinciale, et qui ne se montrait pas disposé à renseigner la Chambre sur la nature exacte de ces pouvoirs. Je fis une vive opposition au bill et devant le sous-comité devant lequel il fut renvoyé, on me reprocha mon attitude. La question fut, par la suite, soumise à l'honorable premier ministre, et il constata, après examen, qu'il y avait de graves objections à accorder les pouvoirs demandés, de sorte que le bill dut être retiré.

J'ignore entièrement quels peuvent être les mérites du présent bill, mais pour être conséquent avec moi-même, je partage l'avis de l'honorable ministre de la Justice qui nous conseille la prudence; mais j'ai cru comprendre que l'honorable député qui a déposé le bill consent à ce qu'il soit réservé.

L'hon. M. EMMERSON: Devant le comité des chemins de fer j'ai soulevé exactement la même objection que l'honorable

ministre de la Justice vient de soulever, et j'ai demandé que le bill fût renvoyé devant un sous-comité, car j'avais présent à l'idée le bill dont vient de parler l'honorable député d'Hamilton (M. Barker). Je croyais par là hâter l'adoption du bill, et je crois maintenant qu'on en hâterait l'adoption en le renvoyant devant un sous-comité du comité des chemins de fer, au lieu de le réserver sur l'ordre du jour.

M. J. D. TAYLOR: Avant le commencement de la discussion, j'ai en effet demandé que le bill fût réservé. Mon intention était justement d'y apporter les modifications que l'on propose. Les promoteurs se trouvèrent dans la difficile position de celui qui voudrait plaire à tout le monde et ne parvient à satisfaire personne. J'espère que nous pourrons arriver à un meilleur résultat. Le but des promoteurs est bien simple et bien inoffensif. Comme on l'a expliqué, la compagnie possède une charte sous l'empire de la loi sur les compagnies et elle détient ses pouvoirs des autorités fédérales, Or elle désire construire et mettre en service un tramway qu'elle considère comme indispensable à son entreprise, et tout ce qu'elle demande, c'est d'y arriver par le moyen le plus simple.

M. SPROULE: Pourquoi la compagnie ne se fait-elle pas autoriser à construire ce tramway par une charte fédérale?

M. J. D. TAYLOR: Devant le comité des chemins de fer nous avons demondé que la compagnie fût autorisée à mettre en service les lignes que les autorités législatives ou autres autorités compétentes lui permettraient de construire, et pour complaire aux désirs du comité, nous avons substitué à cela "subordonnément à l'autorité de la législature provinciale de la Colombie-Anglaise". Tout ce que demande la compagnie c'est d'être mise dans la position ou serait tout particulier ayant assez d'argent pour construire cette ligne. Un simple particulier ne serait tenu de s'adresser à ce Parlement, mais vu qu'il s'agit d'une compagnie constituée en corporation, et non autorisée à s'engager dans la construction et la mise en service de chemin de fer, elle a eu recours à ce moyen. J'ajoute que j'accepte le conseil de l'honorable ministre de la Justice et je consens à ce que le bill soit réservé afin de trouver un arrangement satisfaisant pour tout le monde.

M. CONMEE: Je vois d'autres objections à ce bill. Ce serait créer un précédent, peut-être dangereux. Nous autorisons pour toujours cette compagnie à acquérir tous les pouvoirs additionnels qu'elle pourra obtenir de la législature provinciale. Il est vrai que la législature sera là pour surveiller les intérêts du public, mais l'entreprise échappera entièrement à la juridiction de ce Parlement. La commission des chemins de fer ne pourra exercer sur cette ligne le contrôle qu'elle exerce sur les autres lignes. Je crois que ce qu'il y a de mieux à faire, c'est de renvoyer le bill devant un sous-comité, ainsi que la chose a été proposée devant le comité.

M. GUTHRIE: Les promoteurs du bill ont rédigé un amendement à l'article et l'ont soumis à l'honorable ministre de la Justice; je crois qu'il s'en déclarera satisfait. Cet amendement retranche l'article 1er presque entièrement et stipule qu'en conformité avec les dispositions de la loi sur les chemins de fer, la compagnie pourra tracer, construire et mettre en service une ligne de chemin de fer. On a aussi ajouté une déclaration à l'effet que c'est une entreprise d'utilité publique au Canada, en général, ce qui en fait, en réalité, un bill de chemin de fer. J'espère que l'honorable ministre nous fera connaître son opinion sur cet amendement, car je crois savoir qu'il ne sera pas ici la semaine prochaine.

L'hon. M. AYLESWORTH: Sous le rapport de la forme, cet amendement ne contient aucune des objections que j'ai signalées dans le bill tel qu'il nous est revenu du comité des chemins de fer et quand, au fond, je n'ai aucune objection à ce que la compagnie en question obtienne les pouvoirs additionnels qu'elle demande. Quant à la déclaration qui fait de la construction de cette ligne une entreprise pour l'avantage du Canada, en général, je crois que nous sommes tous d'accord à reconnaître que nous ne devons pas nous montrer prodigues de cette déclaration. Je ne vois pas quel à-propos il y a de la mettre dans un bill concernant une compagnie constituée par les autorités fédérales. Ce Parlement est le seul qui puisse faire cette déclaration. Aucune législation provinciale ne le peut.

C'est à ce Parlement, exclusivement, qu'il appartient de décider s'il fera ou ne fera pas cette déclaration au sujet d'une entreprise quelconque; mais du moment qu'elle est faite, elle a pour effet, que nulle autre constitution, sauf ce Parlement, ne peut légiférer au sujet de cette compagnie.

Par conséquent, c'est une déclaration qu'il y a assez lieu de faire quand nous amenons sous notre juridiction une entreprise provinciale, mais qui est absolument inutile dans le cas d'une compagnie que nous constituons en corporation et qui, partant, n'a jamais été sous une autre juridiction que celle de ce Parlement. Je ne vois pas à quoi elle peut servir, car, en son absence, tout pouvoir que cette compagnie voudrait obtenir à l'avenir, devrait être obtenu de ce Parlement, puisque c'est une compagnie fédérale. Si cette déclaration est inutile, je ne vois pas qu'il y ait lieu de l'insérer dans le bill, même si elle ne peut avoir aucun effet préjudiciable.

M. BARKER: Ce n'est pas sans hésitation que je me permets de différer d'opinion avec l'honorable ministre de la Justice. Mais, des explications qu'il vient de donner, il ressort que nous adoptons quelquefois des lois concernant des compagnies et les autorisant à construire des chemins de fer situés exclusivement dans une seule province et qui sont absolument des entreprises provinciales; mais nous avons pour habitude—une bien mauvaise habitude—de prendre un chemin de fer qui, à la face même de sa charte, est une entreprise provinciale, et de le mettre sous la juridiction fédérale, en déclarant simplement que c'est une entreprise d'utilité publique au Canada en général.

Nous avons accompli cela délibérément, d'une façon capricieuse, et si je voulais employer un terme de droit, avec malice, je dirais. S'il nous faut comprendre qu'à l'avenir le comité des chemins de fer n'acceptera plus un projet de loi uniquement parce que ces mots magiques se retrouveront dans ce dernier, et aussi parce que tous ceux qui demandent une charte pour un chemin de fer doivent démontrer que la ligne projetée sera d'utilité publique au Canada, j'apprendrais la chose avec plaisir pour y conformer mon attitude. Mais je crains fort qu'il nous faille remonter bien loin en arrière dans la législation que nous avons adoptée dans le passé pour trouver un exemple de cette façon d'agir; nous devrons oublier que des années et des années durant nous avons constitué civilement des compagnies qui s'engageaient à construire des voies ferrées, ce que nous n'avions aucunement le droit de faire.

M. CONMEE: Dois-je comprendre que l'honorable député estime que ce Parlement n'a pas le droit de constituer civilement une compagnie de chemin de fer dans une province si l'on ne déclare pas que l'entreprise est d'utilité publique au Canada?

M. BARKER: J'affirme, sans le moindre doute, qu'à maintes et maintes reprises, nous nous sommes arrogés le droit, en ce Parlement, de nous occuper d'entreprises que nous n'avions pas plus d'autorité de réglementer que s'il s'était simplement agi d'une déclaration de foi. Nous avons établi des compagnies qui devaient construire des voies ferrées, alors que nous n'avions aucune juridiction et nous avons, sans autorité aucune, déclaré que ces entreprises devaient être d'utilité publique au Canada.

M. CONMEE: Supposons que nous accordions une charte sans faire cette déclaration, qu'arriverait-il?

M. BARKER: Dans un grand nombre de cas cette charte ne vaudrait pas le papier sur lequel elle est écrite.

M. AYLESWORTH.

M. CONMEE: Je ne partage pas l'opinion de l'honorable député.

L'hon. M. GRAHAM: Il est possible qu'on m'accuse d'avoir pêché quelque peu sous ce rapport, mais il n'existe au Canada qu'un seul corps qui régularise réellement les taux des chemins de fer, je veux parler du bureau des commissaires des chemins de fer. Ce fut toujours mon désir de soumettre, autant que possible à l'autorité de ce bureau toutes les compagnies de chemins de fer qui voulaient s'occuper, d'une façon ou d'une autre, de trafic général. On a mis en doute la juridiction des commissaires; j'ai toujours tenu, cependant, à favoriser autant que possible, le public intéressé, en plaçant, quand cela pouvait se faire, sous la haute main de ce bureau toute voie ferrée qui s'occupe de trafic général; je m'efforce d'opérer une réforme dans ce sens.

M. ROCHE: Il existe des bureaux provinciaux.

L'hon. M. GRAHAM: Jusqu'à présent ils n'ont pas réglementé les taux de transport dans une large mesure.

M. ROCHE: Ils sont établis à cette fin.

L'hon. M. GRAHAM: Les commissaires des chemins de fer accomplissent une excellente réforme à ce point de vue-là. Je crois qu'on a énoncé récemment, l'opinion qu'on peut mettre en doute le droit des commissaires de réglementer le trafic, même s'il s'agit d'un trafic direct, quand la charte est octroyée par une province. S'il en était ainsi, nous devrions, autant que possible, placer ces chemins de fer sous la haute main du gouvernement fédéral qui règlementerait, et les taux de transport, et les opérations de ces voies ferrées.

M. SPROULE: Ne croit-on pas que, tenant compte de notre autorité d'exercer la haute main sur le commerce, nous devrions avoir le droit de construire un chemin de fer entre deux points éloignés, dans une même province, destiné au transport direct des marchandises? Nous avons spécialement décrété que nous aurions la haute main sur le commerce; il me semble, d'après les arguments que j'ai entendu énoncer à maintes et maintes reprises, dans cette enceinte même, par des avocats très éminents tels que l'honorable Edward Blake et feu l'honorable David Mills, que nous avons le droit parfait de construire un chemin de fer partout, au Canada, même si cette voie ferrée ne devait compter que cinq milles en longueur et se trouver dans le centre d'une province.

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

3e LECTURE

Après délibération sommaire en comité générale de quatre projets de loi:

Le 1er (n° 110), déposé par M. Tolmie, concernant la compagnie du chemin de fer du centre de l'Algoma à la baie d'Hudson.

Le 2e (n° 97), déposé par M. Tolmie, concernant la compagnie du chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique.

Le 3e (n° 90), déposé par M. Stratton, concernant la compagnie du chemin de fer du centre d'Ontario.

Le 4e (n° 117), déposé par M. Gladu, constituant civilement la compagnie du chemin de fer d'Ottawa à l'est de Montréal.

2e LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (n° 136), déposé par M. McColl, concernant la compagnie du canal de navigation de Saint-Clair à Erié.

Le 2e (n° 137), déposé par M. Clarke (Essex), concernant la compagnie du chemin de fer d'Erié à London et à Tillsonburg.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Quai de Richibouctou.—Reconstruction des abords et du pilier de tête, $5,000.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Nous avons besoin de cette somme en vue des réparations qu'il nous faudra exécuter pour rendre sûr cet ouvrage que le Gouvernement a acheté de la municipalité du comté. On a payé $500 pour le quai en question, et ce dernier a besoin de réparations. Le coût estimatif de ces dernières est de $11,500. En 1908-09 on a dépensé $2,299; au 31 mars prochain, nous aurons dépensé $3.156; nous demandons maintenant $5,000, ce qui laisse $1,000 de plus pour terminer l'ouvrage.

M. CROCKET: Se propose-t-on de terminer cet ouvrage cette année même?

L'hon. M. PUGSLEY : Nous ne le pourrions pas à moins de demander un crédit dans le budget supplémentaire.

M. CROCKET : J'aimerais savoir de l'honorable ministre s'il se propose de maintenir Thomas O. Murray dans la fonction de directeur de cet ouvrage.

L'hon. M. PUGSLEY : Il est bien trop tôt pour déterminer ce détail. Il nous faudra attendre le printemps alors que nous nous préparerons à poursuivre les travaux.

M. CROCKET : Je pose cette question parce que Thomas O. Murray, je n'hésite pas à le dire, a commis une fraude au préjudice du trésor en sa qualité de directeur de cet ouvrage. Nous avons des preuves qui démontrent que M. Murray, alors qu'il dirigeait cet ouvrage, a envoyé au Gouvernement une facture pour 60,000 pieds de billots au nom de John Dumas, au prix de $12 le mille pieds, dont il a acheté la moitié de Richard O'Leary, de Richibouctou.

L'hon. M. PUGSLEY : Je rappelle mon honorable ami (M. Crocket) à l'observance du règlement, monsieur le président. Si le comité avait terminé son travail et s'il eût fait son rapport, l'honorable député pourrait discuter cette question, mais comme celle-ci est encore soumise au comité des comptes publics, je fais observer qu'il n'est pas conforme au règlement de discuter cette question ici. Il est certainement très difficile de traiter ce sujet maintenant, car nous n'avons pas les documents nécessaires. Je demande votre décision, monsieur le président.

M. CROCKET : Permettez-moi de dire monsieur le président, que si l'honorable ministre prend cette attitude, cet item restera en suspens.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Il est une règle bien connue que lorsqu'une question est soumise à l'étude d'un comité par la Chambre elle-même, il n'est pas conforme au règlement de discuter, lors d'autres procédures, ce qui s'est passé au comité. Je n'ai aucune connaissance officielle que cette question soit soumise au comité. L'honorable député (M. Crocket) n'a pas poursuivi ses observations assez loin pour me permettre de juger si elles se rapportent ou non à la question, et c'est pour cela que, pour le moment du moins, je ne puis déclarer que l'honorable député n'observe pas le règlement.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis prêt à accepter la déclaration de l'honorable député lui-même. S'il dit que cette question n'est pas soumise au comité des comptes publics, j'accepterai sa déclaration. Mais mes renseignements veulent que cette question soit encore soumise au comité et que ce dernier n'ait pas encore fait son rapport sur cette matière.

M. CROCKET: Cela ne m'empêche pas de dire que M. Murray, le surintendaant des travaux, a envoyé un compte au ministère des Travaux publics au nom de John Dumas pour 60,000 pieds de bois.

L'hon. M. PUGSLEY: A l'ordre. J'en appelle à votre décision, monsieur le président. L'honorable député (M. Crocket) reconnaît que la question est encore soumise au comité des comptes publics.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: D'après tout ce que j'ai entendu dire jusqu'à présent par l'honorable député (M. Crocket) je ne puis encore déclarer que ses observations soient contraires au règlement. Mais

je lui demanderais de les faire d'une manière pertinente, autant que possible et de façon à ce qu'elles se rapportent à l'item en discussion.

M. CROCKET: Mais, c'est cet item même que je discute! Je dis, en la présence du ministre et de façon à ce qu'il m'entende, que M. Murray, le contremaître ou le surintendant de cette entreprise publique, a perpétué une fraude, une offense criminelle contre le Gouvernement de ce pays, parce qu'il a envoyé au département des Travaux publics une facture fictive pour du bois pour lequel il n'a payé que $6, $7, le mille pieds, et pour lequel il a reçu $12, le mille pieds. Je suis simplement étonné de la déclaration du ministre qui dit que, ayant connaissance—comme il doit l'avoir, et je sais qu'il l'a—de ce fait, il ne pourra décider d'ici à deux ans si M. Murray doit ou non continuer.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas dit un an ou deux, mais un mois ou deux.

M. CROCKET: J'avais compris que ces travaux s'exécuteraient. . . .

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, au cours du printemps de cette année.

M. CROCKET . . . qu'il ne pourrait décider avant la reprise de ces travaux, si cet homme continuerait à remplir sa fonction. Je demande aux honorables membres de cette Chambre ce qu'ils pensent de ce Gouvernement qui retient à son service des gens capables de tenir une conduite semblable à celle-là. Je fais cette déclaration maintenant, afin que le ministre comprenne que c'est lui qui en assumera toute la responsabilité, s'il permet la continuation de cette espèce de fraude dans la province du Nouveau-Brunswick. C'est le même Thomas O. Murray qui a acheté le quai de Richibouctou—ce quai de sciure de bois dont il a parlé—au prix de $700, et qu'il a revendu immédiatement au ministère des Travaux publics pour $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami (M. Crocket) ne servira certainement pas sa cause en employant ces moyens, car personne n'aide une cause en faussant les faits. Il a dit que M. Thomas O. Murray avait immédiatement vendu ce quai au Geuvernement pour $5,000. Cela, monsieur l'Orateur, est absolument contraire aux faits.

Il est vrai—bien qu'il ne soit pas conforme au règlement de faire allusion à ce qui s'est produit au comité des comptes publics—il est vrai qu'il semblerait que M. Murray eût acheté ce quai pour $700 de M. O'Leary, et que le Gouvernement ayant en vue les avantages que ce quai pourrait offrir, aurait demandé à l'ingénieur en chef de faire un examen de ce quai. M. Murray a donné à l'ingénieur une option sur sa propriété. Mais le Gouvernement ne s'est décidé à acheter le quai en question que plusieurs mois après, et non avant d'avoir reçu deux rapports, et non avant que l'ingénieur en chef de mon département et que moi-même fussions parfaitement convaincus que l'achat de cette propriété pour $5,000 était avantageux. Je n'hésite pas à dire ici, ce soir, et je n'hésiterai pas non plus à répéter partout que le Gouvernement a conclu un marché avantageux en retour. Je tiens à rappeler une observation que je faisais avant la reprise de la séance, lorsque je disais qu'il est étrange que, bien qu'il fût à sa disposition ici même des témoins de Richibouctou au nombre desquels figurait l'un des citoyens les plus éminents de cette dernière ville, il n'a pas osé interroger un seul témoin pour prouver la valeur du quai en question; il s'est contenté du témoignage de M. Richard O'Leary à l'exclusion de tous les autres témoins entendus, pour établir que cette propriété valait bien $5,000; l'un des témoins a été jusqu'à dire que cette propriété valait $10,000. Il est un fait qui, à mon avis, devrait avoir une grande portée auprès de ce comité, c'est que l'honorable gentleman n'a pu trouver à l'exception de M. O'Leary un seul témoin de la ville de Richibouctou qui compte une population d'environ 1,000 âmes, pour mettre en doute la valeur de cette propriété, et pour dire que cette dernière valait un dollar de moins que $5,000. En tant qu'il s'agit de cette propriété, je n'hésite aucunement à défendre partout la convention conclue par le Gouvernement. Cependant tout cela est étranger à la question.

L'honorable député m'a demandé de lui donner, ce soir, l'assurance que M. Thomas Murray ne sera pas nommé surintendant de ces travaux. Il a voulu faire une déclaration à propos de ce qui s'est passé au comité des comptes publics; il s'est lancé dans une charge à fond de train basée, ainsi qu'il le dit, sur la preuve faite à ce comité, en prétendant que Murray s'est rendu coupable de fraude et d'une offense criminelle envers le Gouvernement.

Monsieur l'Orateur, j'ai appris au cours de ma carrière publique, à ne pas juger les gens avant que le tribunal qui, seul, a le droit de faire subir leur procès aux accusés, n'ait rendu sa décision, et je refuse, ce soir, tant que le comité n'aura pas fait rapport de la preuve, tant que je n'aurai pas eu l'occasion d'étudier cette dernière, tant que le comité de la Chambre n'aura pas eu l'avantage d'examiner cette preuve, je refuse, dis-je, d'exprimer mon opinion sur la conduite de M. Murray, le surintendant des travaux en question. Je n'ai pas nommé le directeur des travaux; je n'ai pas encore décidé si je choisirai M. Murray, l'année prochaine. Quand j'aurai pris une décision,

si j'ai mal agi, l'honorable député pourra blâmer ma conduite, et ce sera également le droit de toute la députation.

Mon honorable ami dit que M. Murray nous a envoyé des factures frauduleuses pour du bois qu'il avait payé $12 le mille pieds et qui n'aurait coûté réellement que $7. Je ne connais pas la preuve faite au comité; je n'ai pas assisté à toutes les réunions de ce comité, bien que je fusse présent à une ou deux de ses réunions, je n'ai donc pas entendu toute la preuve, mais on m'a informé que le coût moyen du bois était de $12 le mille pieds; on avait acheté une partie de ce bois au prix de $7; une autre partie a coûté $15, mais le prix moyen était de $12 le mille pieds, ce qui représenterait le coût moyen de tout le bois acheté. J'ignore si cette affirmation est ou non exacte, et je ne suis pas prêt à la discuter avant que le comité n'ait fait son rapport et n'ait rempli tout son devoir en cette question. Ainsi que je l'ai déjà dit, je n'ai pas encore décidé si je nommerai ou non M. Murray. Je n'ai pas encore étudié cette question. Ce que je demande maintenant, c'est un crédit qui me permettra de poursuivre l'exécution de cet ouvrage. Quand le temps arrivera de nommer un directeur des travaux, je puis assurer à mon honorable ami qu'on ne choisira personne dont le caractère pourrait être le moindrement soupçonné au point de vue de l'intégrité.

M. BARKER: Je n'ai pas l'intention de m'occuper d'une autre entreprise au sujet de laquelle M. Murray fut accusé d'incompétence en sa qualité de fonctionnaire du gouvernement; je limiterai mes observations au crédit maintenant demandé. Je comprends que la personne en questtion a fait certains travaux se rapportant à cet item; un honorable membre de cette Chambre dit que cette personne, un fonctionnaire de ce Gouvernement, a trompé le pays à propos de cet ouvrage; il a délibérément et intentionnellement fraudé le Gouvernement en se faisant payer $12 pour un article qui ne lui avait coûté que $7. Voilà le point en discussion. On nous demande de voter d'autres crédits à l'honorable ministre pour lui permettre de poursuivre cette entreprise, on désire savoir s'il entend conserver en qualité de directeur des travaux l'homme qu'on accuse ainsi. Il répond qu'il étudiera cette question en temps opportun. Je ne veux pas dire qu'un honorable membre de cette Chambre a porté un accusation aussi grave dont il assume toute la responsabilité en sa qualité de député, contre un fonctionnaire de l'honorable ministre qu'il accuse d'avoir volé le pays, que nécessairement cette accusation nous justifierait de ne pas voter ce crédit; mais j'affirme que c'est une question qui s'impose à l'examen des membres de cette Chambre, et qu'il est nécessaire d'obtenir de l'honorable ministre une réponse catégorique et pertinente à cette accusation. L'honorable ministre sait que cette accusation a été portée; je crois qu'il connaissait la nature de cette dernière; mais certainement il ne doit pas l'ignorer maintenant. Je lui demande donc si, dans l'intérêt du pays, il croit qu'il est juste de maintenir cet homme au service de son département qui dépense cet argent pour le bénéfice du pays, tant que cette accusation subsistera contre cet homme. Je dis que c'est là un fait qui n'a pas sa raison d'être; nul fonctionnaire d'une corporation ne voudrait retenir les services d'un homme qui se trouve en semblable posture; il le suspendrait tant qu'il n'aurait pas fait une enquête sur tout ce qui se rapporte à cette accusation.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne me plains aucunement de l'esprit dans lequel mon honorable ami a parlé. Je reconnais avec lui que lorsqu'un membre de cette Chambre dit que la preuve faite au comité démontre qu'un contremaître s'est rendu coupable de faits repréhensibles, il est du devoir du ministre de faire une enquête, d'étudier avec soin toute la preuve, de peser celle-ci, et si la preuve démontre que le contremaître a agi d'une façon condamnable, il est alors du devoir du ministre de se dispenser des services de cet homme-là. C'est cette attitude même que j'entends suivre.

M. BARKER: Je voulais dire qu'il incombait à l'honorable ministre de suspendre de ses fonctions l'accusé jusqu'à la fin de l'enquête nécessitée par cette accusation.

L'hon. M. PUGSLEY: Je puis dire que cet homme n'est plus au service du Gouvernement; on l'a congédié à la fin de la saison. J'estime qu'il est de mon devoir de faire précisément ce que suggère mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker). Cependant, je ne suis pas prêt ce soir, simplement à la suite de l'opinion exprimée par un membre de cette Chambre—je ne veux pas appliquer, certes, cette restriction à mon honorable ami d'York (M. Crocket), je manquerais de courtoisie à son égard—mais je ne suis pas prêt avant d'avoir lu la preuve et d'avoir eu l'occasion de la juger par moi-même, à condamner un homme qui a été à l'emploi du département. Mais, ainsi que je l'ai déjà dit, M. Murray n'est plus au service du Gouvernement, et avant de faire une nouvelle nomination, je crois qu'il est de mon devoir de m'enquérir minutieusement de la preuve faite avant de déclarer si cet homme-là n'a pas agi de la façon voulue; s'il existe le moindre soupçon contre lui, je croirai qu'il est de mon devoir de ne plus retenir ses services à l'avenir.

M. CROCKET: L'honorable ministre n'a pas, jusqu'à présent, lu la preuve faite au comité.

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. CROCKET: Je suis certain que si l'honorable ministre lit la preuve que j'ai ici maintenant, et s'il veut user d'un jugement sain à propos de cette preuve, il n'assumera pas la responsabilité de retenir plus longtemps les services de M. Thomas Murray. Je crois qu'on ne devrait pas se contenter d'un simple renvoi, mais qu'il faudra de plus se demander si des procédures ne devraient pas être instituées devant les tribunaux de juridiction criminelle dans une affaire comme celle-ci. Si l'on permet aux fonctionnaires du Gouvernement de perpétrer des offenses relevant du Code criminel—et j'affirme ici que M. Murray a obtenu de l'argent du Gouvernement sous de fausses représentations, avec impunité—je dis qu'on ne peut s'attendre à ce que le public ait beaucoup de confiance dans l'administration honnête de ses fonctionnaires. J'ai fait cette déclaration ce soir, à seule fin d'y appeler l'attention de l'honorable ministre, afin de lui faire comprendre que c'est lui qui assumera toute la responsabilité, s'il continue M. Murray dans sa fonction de contremaître de cet ouvrage.

Port de Richibouctou, brise-lames, piliers sur le côté nord et le côté sud, $9,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons besoin de ce montant pour terminer les travaux de prolongement d'une section de 140 pieds du brise-lames du côté nord, ouvrage commencé en 1908, et aussi pour terminer le prolongement des premiers 200 pieds du brise-lames du sud. Nous construisons deux brise-lames, l'un sur le côté nord et l'autre sur le côté sud. Ce montant de $9,000 ne nous permettra pas de terminer ce travail, mais nous espérons qu'il nous servira à compléter ces sections.

M. CROCKET: Quel sera le crédit supplémentaire qu'il faudra demander pour terminer cet ouvrage?

L'hon. M. PUGSLEY: Cela dépend de la longueur du prolongement de cet ouvrage. Si ce prolongement s'étend aussi loin qu'on le recommande, il nous coûtera environ $58,000. Cela constituerait un ouvrage complet, mais nous n'avons pas l'intention d'entreprendre ce travail du moins pour d'ici à quelques années.

M. CROCKET: Le ministère a-t-il des plans de l'ouvrage projeté?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, mais on procède par section.

M. CROCKET: S'agit-il de cette partie de l'entreprise adjugée à M. Jardine et dont il a déjà été question?

M. PUGSLEY.

L'hon. M. PUGSLEY: Cet ouvrage a été exécuté par M. Jardine.

M. CROCKET: Alors l'entreprise Jardine se poursuit toujours.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, cette entreprise est terminée.

M. CROCKET: Qui exécute l'ouvrage?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous demanderons de nouvelles soumissions.

M. CROCKET: Quand l'entreprise Jardine a-t-elle été terminée?

L'hon. M. PUGSLEY: Au mois d'août 1908.

M. CROCKET: Combien a-t-on payé dans cette entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: La convention était pour $17,000, et je crois, mais je n'en suis pas sûr, que tout a été payé.

M. CROCKET: Il a reçu plus de $17,000, n'est-ce pas?

L'hon. M. PUGSLEY: Peut-être. On lui a payé certains travaux supplémentaires.

M. CROCKET: Quel montant?

L'hon. M. PUGSLEY: Je regrette de ne pas avoir ici un mémoire indiquant ce montant, mais je crois que ce dernier s'élevait à $3,000 ou à $4,000. En cela, je me fie à mes souvenirs. Je pourrai obtenir ce renseignement pour l'avantage de mon honorable ami et le lui fournirai plus tard.

M. CROCKET: L'honorable ministre peut-il nous fournir quelques explications sur la nature de ces travaux supplémentaires?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas le mémoire ici. J'essaierai de me procurer ces renseignements pour les communiquer à mon honorable ami, avant que nous en ayons fini avec les crédits de certaines provinces, et il pourra discuter cet item.

M. CROCKET: Ce montant de $9,000 servira à commencer un nouvel ouvrage, c'est-à-dire à prolonger l'ouvrage exécuté par M. Jardine, n'est-ce pas?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, nous accorderons l'entreprise de cet ouvrage.

M. CROCKET: Quel est le coût estimatif de l'ouvrage qu'on exécutera d'après la nouvelle convention?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons l'intention de n'accorder, pour le moment, qu'une entreprise qui coûtera $9,000.

M. CROCKET: Les travaux seront-ils terminés au cours de l'année prochaine?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

Rivière Saint-Jean et ses tributaires, $6,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit nous permettra d'exécuter un ouvrage dont les différentes parties ne sont pas considérables en étendue. L'année dernière, nous

avons dépensé $2,670. Il nous est resté une partie du crédit de $6,000. Nous demandons, aujourd'hui, $6,000, c'est-à-dire le crédit annuel. Ce montant nous permettra de faire des améliorations dans certaine parties de la rivière, principalement à l'amont de celle-ci.

Rivière Saint-Jean et ses tributaires—Construction de quais en eaux de marée, $20,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit nous permettra de construire un certain nombre de quais en eaux de marée dans la rivière Saint-Jean et ses tributaires. Je vais fournir un état des dépenses encourues pour la construction de quais, d'après le crédit que nous demandons maintenant, en 1908-09, ou jusqu'au 10 du présent mois. Le voici:

—	1908-09.	1909-10 jusqu'au 10 février.	Dépense totales jusqu'au 10 février 1910.
	$ c.	$ c.	$ c.
Long Island, comté de King	894 31	298 07	1,192 38
Kennedy's-Flat	894 31	.....	937 00
Ile Mather, comté de King	543 33	408 07	952 00
Quai de Chase, à marée basse, comté de Queen	1,662 87	.....	1,662 87
Pointe de Chase, comté de Queen	1,962 31	194 26	2,156 57
Onomocto, comté de Sunbury, quai en haute marée. y compris le droit de passage	4,530 14	1,203 49	5,733 63
McGowan Sheffield, comté de Sunbury	2,719 11	29 75	2,748 36
Maugreville, comté de Sumbury	2,941 96	.....	2,941 96
Rothesay, comté de King	3,970 49	376 85	4,347 34
Lower-Jemseg, quai en eau de marée haute	.....	1,377 36	1,377 36
Newcastle-Creek, comté de Queen, pour droit de passage	.....	150 00	150 00
The Range, comté de Queen	.....	659 34	659 34
Young's-Cove, Queen-Cove	.....	803 17	803 17
Barker's, Sunbury et Queen	.....	1,437 56	1,437 56
Burton Courthouse, comté de Sunbury	.....	1,212 04	1,212 04
Milford	.....	85 75	85 75
McAllister's, Sunbury et comté de Queen	.....	59 14	59 14
Scotchtown, Sunbury et comté de Queen	.....	526 34	526 34
Rivière-aux-Saumons	.....	50 00	50 00
Guimond	.....	61 05	61 05
			28,393 49

M. DANIEL: S'agit-il de nouvelles constructions ou de réparations?

L'hon. M. PUGSLEY: Quelques-uns de ces petits montants seront consacrés, je crois, à des réparations; mais quant aux montants plus considérables, nous les emploierons à de nouvelles entreprises. Les crédits relatifs à l'île Mather, au quai Chase, à la Pointe-Chase, à Onomocto, à McGowan, à Sheffield et à Rothesay, sont demandés pour la première fois. Le quai de Rothesay est celui qu'on a acheté de la succession Almon et qu'on a rebâti.

Comme ceux de Burton Courthouse, de Barker's, de Jemseg et de Scotchtown, ces quais constituent pour la plupart des entreprises nouvelles.

M. CROCKET : Sont-ils tous terminés?

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne saurais dire en ce moment s'ils sont tous terminés ou non. Les travaux coûtent beaucoup moins que le prix prévu aux estimations.

M. DANIEL : Le ministre devrait modifier cet article du budget en indiquant qu'il est destiné aux travaux de construction et de réparation. Il semble ne devoir servir qu'aux travaux de construction, tandis qu'il me paraît destiné à de nouveaux travaux.

L'hon. M. PUGSLEY : Le conseil est excellent; aussi, l'an prochain, ferai-je préparer l'état de façon que l'on puisse savoir au juste quelle somme est destinée aux ouvrages nouveaux et quelle somme doit servir aux réparations.

M. DANIEL : Quels quais le ministre compte-t-il construire à l'aide de ces $20,000?

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne saurais dire au juste combien nous en entreprendrons. On nous en demande un assez grand nombre. Le maire et la chambre de commerce de Fredericton ont demandé au Gouvernement de prendre possession d'un quai appartenant à la ville, à condition que nous le reconstruisions et en fassions un quai de l'Etat. J'ai mis la question à l'étude, et il est assez probable

qu'une partie considérable du crédit servira à la reconstruction de ce quai.

M. BARKER : L'achetez-vous?

L'hon. M. PUGSLEY : La ville le cédera sans frais. C'est un vieux quai appartenant à la ville et qui a besoin d'être reconstruit. La ville offre de nous le céder à condition que nous le reconstruisions. La demande de la ville me paraît très légitime. La construction de quais à Fredericton n'a jamais coûté un sou à l'Etat; la ville les a toujours construits à ses frais. Bien rares sont au Canada les villes qui, étant situées comme l'est Fredericton, n'ont pas été dotées de quais par les soins du Gouvernement. Fredericton n'a pas eu cet avantage et je considère que sa demande est bien fondée.

M. BARKER : La ville cède-t-elle à l'Etat la propriété absolue du quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. CROCKET Quel est le coût estimatif.

L'hon. M. PUGSLEY: Il en coûtera à peu près $20,000 pour reconstruire le quai.

M. CROCKET: C'est là, j'imagine, le quai dont le ministre promettait la construction au cours de la campagne électorale d'il y a deux ans?

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député est-il bien fier de ce qu'il dit là?

M. CROCKET: Je n'ai aucune raison particulière de m'en enorgueillir ni d'en rougir. Je me borne à rappeler un fait. Au fort de la campagne électorale, le ministre a fait cette promesse dans le but évident de capter les suffrages.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député conseille-t-il de rayer le crédit?

M. CROCKET: Non; j'allais me plaindre de la lenteur apportée par le ministre à l'accomplissement de la promesse par lui faite au cours de la campagne électorale. On s'attendait à le voir tenir son engagement dès l'an dernier. Mais force lui fut, à la dernière session, d'annoncer que le Gouvernement n'avait pas d'argent à consacrer à cette amélioration, et je suis bien aise d'apprendre aujourd'hui que les travaux seront enfin exécutés.

Je conviens avec le ministre qu'en ce qui concerne les dépenses relatives aux quais, la ville de Fredericton se trouve dans un cas tout particulier. Voici plusieurs sessions que j'occupe un siège à la Chambre; j'ai constaté l'ouverture d'une infinité de crédits destinés à des quais répartis par tout le pays, mais jamais, malgré mes demandes réitérées, on n'en a ouvert un seul pour la ville de Fredericton, qui s'est toujours pourvue de quais à ses frais. Je me plais à espérer que le ministre veillera à ce que les travaux soient exécutés aussi rapidement que possible.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député peut compter qu'en ceci comme en toute autre chose, le ministre fera de son mieux pour que les travaux soient exécutés de façon convenable et sans délai inutile. Je suis bien aise de me trouver une bonne fois d'accord avec mon honorable ami.

M. CROCKET: Les travaux seront-ils donnés à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, comme d'habitude.

M. CROCKET: Ils ne seront pas exécutés en régie sous l'œil de prétendus surveillants.

L'hon. M. PUGSLEY: On ne les exécutera pas en régie.

M. CROCKET: J'y compte bien.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami a bien raison d'y compter.

Sackville, quai sur la rivière Tantramarre ($6,000 à voter de nouveau), $10,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à la construction d'un quai public à Sackville, sur la rivière Tantramarre. Les travaux coûteront environ $17,000 et nous nous faisons ouvrir un crédit de $10,000. Nous avons fait certains déboursés au cours de l'exercice expiré le 31 mars 1909; c'était à propos de l'achat de l'emplacement du quai et de ses abords, ainsi que d'autres chefs de dépense casuelle.

Seal-Cove, Ile Grand-Manan, pour terminer la jetée du brise-lames, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit nous permettra de terminer la construction donnée à l'entreprise, d'un brise-lames et d'une jetée de 338 pieds de longueur, de 35 pieds de hauteur au large et aboutissant à une profondeur de 15 pieds d'eau à marée haute. L'entreprise est adjugée au prix de $29,000, et je crois que ce crédit permettra de terminer les travaux.

M. DANIEL: Ils ont déjà coûté $32,000?

L'hon. M. PUGSLEY: Non: le 31 mars, ils auront occasionné une dépense totale de $27,000. L'honorable député confond le crédit avec le chiffre de la dépense. Il y a $5,000 à voter de nouveau.

M. DANIEL: S'agit-il d'encoffrement?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. DANIEL: Le bois est-il créosoté?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. DANIEL: Il v a quelque temps, le ministre disait avoir fait un peu mieux que ses prédécesseurs en se servant de bois créosoté, tandis qu'ils achetaient du bois ordinaire.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas dit que je le fais dans tous les cas.

M. DANIEL: Non, mais là où il y a lieu de craindre l'action des tarets. Le ministre n'est pas sans savoir que ce mollusque fait des siennes dans la baie de Fundy.

L'hon M. PUGSLEY: Je ne sache pas que les dégats causés par le taret à l'île soient aussi considérables qu'ailleurs. Quoi qu'il en soit, les ingénieurs du ministère n'ont pas jugé nécessaire de se servir de bois créosoté en cet endroit. J'admets volontiers que mieux vaut se servir autant que possible de bois créosoté. Le taret est plus destructeur en certains endroits qu'en d'autres. Dans le port de Saint-Jean, par exemple, il ne cause guère de dégâts, à cause de la quantité d'eau douce qui se mélange à l'eau de mer.

Quai de Shédiac ($2,000 à voter de nouveau), $10,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous nous proposons de construire un quai de 1,100 pieds de longueur, comprenant un bloc de pierre de 210 de longueur, vingt-deux arches de vingt pieds d'ouverture, vingt-un blocs de vingt pieds carrés, ainsi qu'un musoir de trente pieds carrés. La profondeur de l'eau est de six pieds à marée basse et de dix pieds à la haute marée ordinaire. Cette profondeur suffit aux bateaux de pêche et aux petites goélettes. Pour ces travaux on a l'intention de se servir de bois créosoté, mais il n'y a encore rien de fait. On estime que les travaux reviendront en tout à $19,000. C'est là le calcul établi en premier lieu. D'après une estimation récente, les travaux devraient coûter $2,000 de plus, de sorte qu'ils reviendront probablement à $21,000. Cette dernière estimation a été faite par l'ingénieur régional.

M. BARKER: A quoi bon faire voter de nouveau $2,000 sur un crédit dont on n'a encore rien dépensé?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est que, il y a deux ans, on avait voté un crédit de $2,000 destiné aux mesures préliminaires: achat de l'emplacement, du droit de passage et, éventuellement, appel de soumissions. Le quai devant coûter un tel prix, nous aurions eu tort d'en entreprendre la construction quand nous n'avions que $2,000 à notre disposition; c'est pourquoi nous ne nous sommes pas prévalus de ce crédit. Les $10,000 que nous demandons aujourd'hui nous permettront de faire exécuter une bonne partie des travaux.

M. SPROULE: Pourquoi ce crédit se trouve-t-il parmi les montants à voter de nouveau? Si c'était un crédit de l'année dernière, on pourrait à bon droit dire qu'il s'agit de le voter de nouveau; comme on ne s'en est aucunement prévalu dans le cours de l'exercice, il se trouve périmé et le montant en retourne au revenu consolidé. Il ne s'agit donc plus d'un crédit à voter de nouveau, mais d'un crédit régulier.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député a pleinement raison, mais s'il veut bien se reporter au crédit, il verra qu'il n'est pas inscrit dans la colonne des montant à voter de nouveau, qu'il est au contraire porté comme crédit à voter de nouveau, dont le montant est périmé, de sorte que le comité peut constater qu'il ne s'agit pas d'un nouveau chef de dépense.

M. SPROULE: On ne devrait pas indiquer qu'il s'agit d'un nouveau montant à voter de nouveau.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce que nous en faisons est plutôt pour l'information du comité.

Shippegan-Harbour, améliorations et réparations à Shippegan-Gully, $3,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit permettra de poursuivre les travaux d'amélioration. Il s'agit de réparations générales au brise-lames de l'ouest.

St-Andrews, pour terminer les travaux du quai, $7,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Le prix d'adjudication est de $15,900, non compris l'imprévu. Le 31 mars, la dépense aura atteint le chiffre de $11,000, et il faut $7,000 pour terminer les travaux.

Port de Saint-Jean, améliorations, réfections et réparations, $25,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à des améliorations et des réparations au brise-lames qui doivent se faire tous les ans.

Saint-Jean, quai de la quarantaine, Ile-aux-Perdrix, $13,500.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à la construction du quai que le ministère de l'Agriculture demande instamment depuis un certain temps. Il avait été ouvert à cet effet, pour l'exercice expiré le 31 mars 1909, un crédit que nous avons laissé intact. Nous voulons aujourd'hui qu'on nous autorise à faire cette dépense-là.

M. DANIEL: S'agit-il d'agrandir le quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Non; nous en construisons un petit à côté. C'est une entreprise nouvelle.

M. BARKER: Y aura-t-il adjudication?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. DANIEL: Y a-t-il eu appel de soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous prévalant du crédit ouvert pour l'exercice expiré le 31 mars 1909, nous avions fait tracer des plans, rédiger un cahier des charges et de-

mandé des soumissions. J'avais décidé d'adjuger l'entreprise au plus bas soumissionnaire. La crise financière et l'abaissement du revenu m'ayant fait juger à propos de remettre à plus tard l'exécution de ces travaux, j'ai fait part de ma détermination à l'entrepreneur. Il me semble qu'il serait juste de ne pas demander de nouvelles soumissions et d'adjuger l'entreprise au plus bas soumissionnaire.

M. DANIEL: Quel est-il?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est M. John E. Kane, entrepreneur d'une grande renommée.

Saint-Jean, pour acheter et améliorer les emplacements de quais devant servir aux navires de l'Etat (un crédit du même chiffre a été ouvert en 1909-10 sous le chef "Phares et service côtier") $50,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à l'achat et à l'amélioration de terrains qui seront très utiles aux ministères de la Marine et des Travaux publics, qui pourront y faire exécuter des réparations, construire des chalands, radouber les navires et réparer les bouées.

M. DANIEL: Je conçois qu'on ait grand besoin d'un quai et d'un terrain semblables pour les navires de l'Etat. Le ministre peut-il me dire où se trouvera ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas encore décidé.

M. DANIEL: Y a-t-il eu des négociations? Ce crédit est inscrit au budget depuis deux ans et sous un autre chef.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a pas eu de négociations, mais on a offert des terrains.

M. DANIEL: On a offert des terrains au ministre pour cet objet-là?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, des offres nous ont été faites d'une manière générale; je ne sais si l'on a fixé des prix, mais on nous a offert certains terrains.

M. DANIEL: Le ministre verrait-il quelque inconvénient à dire où se trouvent ces terrains?

L'hon. M. PUGSLEY: L'un d'eux se trouve sur le côté nord du port; on l'a offert au ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. DANIEL: Près de l'immeuble Hilliards?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans les environs; mais ce n'est pas à mon ministère qu'on l'a offert. Celui qu'on m'a offert se trouve là où sont érigés les bâtiments de la Maritime Warehousing Company. Je ne sache pas qu'il ait été fait d'autre offre.

M. DANIEL: Le ministère n'a pas encore définitivement arrêté son choix?

L'hon. M. PUGSLEY: Non; il se peut seulement que le terrain doive se trouver au bord de la baie Courtney.

M. BARKER: Pourquoi a-t-on entamé des négociations avec le ministère de la Marine?

L'hon. M. PUGSLEY: Parce que le crédit avait d'abord été inscrit au budget de la Marine. Il est maintenant inclus dans celui des Travaux publics.

Tracadie, améliorations et réparations, $4,000.

L'hon M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à des réparations.

M. CROCKET: Permettra-t-il de les terminer?

L'hon. M. PUGSLEY: On y compte

Quai de Traynor's-Cove, $2,800.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a bien des années, le gouvernement provincial a fait construire en cet endroit un quai d'environ 50 pieds sur 40; il est aujourd'hui en si mauvais état qu'il faut le faire disparaître et le remplacer par un nouveau.

M. CROCKET: Quel est le coût estimatif des travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: De $2,800.

Pour acheter du bois créosoté pour travaux dans les Provinces maritimes en général, $20,000.

L'hon. M. PUGSLEY: A l'heure actuelle, nous importons tout ce bois des états du Sud—ou plutôt, il est importé par les représentants des deux compagnies qui en font le commerce. Tout récemment, on s'est adressé au ministère et à moi-même à propos de l'établissement à Saint-Jean d'ateliers pour le créosotage du bois entrant dans la construction des quais et des chemins de fer. On veut, je crois, faire venir le bois de Sydney.. S'il existait des ateliers de créosotage le long de la ligne de l'Intercolonial, on pourrait faire avec le bouleau une grande quantité de traverses de chemins de fer. L'expérience démontre que le bouleau peut se créosoter aussi bien que les bois tendres. On ouvrirait donc par là un nouveau débouché à cette essence qui se trouve en abondance dans le Nouveau-Brunswick. Le créosotage prolonge considérablement la durée du bois. Certaine compagnie anglaise aimerait acquérir un emplacement pour y établir de ces ateliers.

M. McCALL: Que coûtent les 1,000 pieds de bois créosoté?

L'hon. M. PUGSLEY: Entre $50 et $56, suivant l'endroit où on le délivre.

M. McCALL: Que coûte le bois ordinaire non créosoté?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne saurais dire sur-le-champ. Mon département n'a jamais acheté de pin du Sud qui ne fût créosoté.

M. McCALL: Je ne veux pas critiquer le ministère. Il existe incontestablement des moyens de conserver le bois; mais il s'agit de savoir si pour le conserver il n'en coûte pas autant que pour l'acheter deux ou trois fois. Le pin du Sud devrait se vendre $16 ou $17 les mille pieds, rendu sur les lieux. Pour créosoter le bois, il faut des installations considérables, et nombre de compagnies de chemins de fer hésitent à se charger d'aussi lourdes dépenses. Si le procédé est susceptible de donner au bois une durée beaucoup plus longue, il ne le met cependant pas à l'abri de l'usure qui résulte du contact avec le fer.

L'hon. M. PUGSLEY: L'ex-sous-ministre des Chemins de fer, M. Butler, qui s'est beaucoup occupé de la question du créosotage des traverses de chemins de fer et autres pièces de bois, ne m'a pas caché qu'il serait très avantageux d'avoir des ateliers de créosotage et de faire créosoter les traverses de chemins de fer et tout le bois qui entre dans la construction des quais.

M. DANIEL: Le ministre aurait-il l'obligeance de nous dire quels sont les membres de la compagnie dont il a parlé, et de nous laisser savoir si cette industrie doit être implantée ou non?

L'hon. M. PUGSLEY: Tout ce que je puis dire, c'est que c'est une compagnie anglaise que représentaient deux ingénieurs qui me furent présentés par l'ancien sous-ministre des Chemins de fer, M. Butler. Ils sont entrés en pourparlers avec moi, et il s'agissait pour eux de savoir s'ils pourraient acquérir un emplacement près de la voie de l'Intercolonial. Je ne sais s'ils ont réussi à se procurer le terrain nécessaire; mais on m'a dit qu'advenant le cas où ils réussiraient à se le procurer, ils seraient prêts à établir les ateliers.

M. DANIEL: Comment le ministre se propose-t-il d'acheter le bois créosoté? A-t-il un acheteur? Fait-il des appels de soumissions? Dans l'affirmative, à qui s'adresse-t-il?

L'hon. M. PUGSLEY: Les achats se font par l'entremise des ingénieurs à qui il est ordonné d'obtenir les prix des représentants des diverses maisons qui vendent le bois

M. DANIEL: Vous parlez sans doute de leurs représentants au Canada?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. BARKER: Le ministre n'est pas sans savoir que les compagnies de chemin de fer s'occupent depuis plus de vingt ans de cette question du créosotage du bois. Or, pas créosoté. Elles ne sont pas nombreuses. une seule, que je sache, n'a encore tenté l'aventure parce que les officiers compétents n'ont jamais pu se convaincre que la durée plus longue du bois suffit à motiver une dépense aussi considérable. Le ministre a-t-il examiné cette question avant de décider de faire une dépense de $50,000 pour le bénéfice d'une couple d'Anglais qui désirent établir ici une industrie aux dépens de l'Etat? Quels moyens le ministre a-t-il pris de se convaincre qu'il s'agit réellement d'une chose qui mérite d'être l'objet d'une dépense aussi considérable, et non pas d'une prime que l'on accorderait à certains personnages anglais qui viennent ici dans le but de savoir quel parti ils pourraient bien tirer d'un procédé vieux d'une vingtaine d'années?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous n'entendons pas faire servir ce crédit au paiement de primes; il est simplement destiné à l'achat de bois créosoté. A l'heure actuelle, notre intention est de l'acheter, comme par le passé, des compagnies sud-américaines qui créosotent le bois. Mais s'il venait à s'établir au Canada des ateliers de créosotage où l'on nous offrirait le bois créosoté à des conditions avantageuses, nous donnerions notre pratique à des maisons canadiennes plutôt qu'à des américaines.

M. BARKER: Je sais. Mais on a dit que certains personnages allaient établir des ateliers de créosotage. Le ministre (M. Pugsley) a-t-il constaté que le Grand-Tronc, par exemple, ou le Pacifique-Canadien, qui s'occupent de la question depuis vingt ans, ont décidé de tenter l'aventure, ou va-t-il la tenter lui-même à l'aveugle parce qu'il a à sa disposition un crédit de $50,000?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne sais ce que l'honorable député (M. Barker) veut dire. Nous ne faisons que demander le crédit qui est ouvert chaque année pour l'achat de bois créosoté dont on doit se servir là où le taret cause de grands dégâts. J'ai fait observer incidemment que certaine compagnie songeait à établir dans les Provinces maritimes des ateliers de créosotage, ajoutant que si l'on venait à établir ces ateliers, nous pourrions vraisemblablement acheter le bois créosoté—ou faire créosoter le bois acheté à l'état nature—à un prix moins élevé que celui que nous devons donner du bois importé des états du Sud.

Pour ce qui est de la question des traverses de chemin de fer, je ne l'ai pas étudiée à fond en compagnie de M. Butler. A mes yeux, son opinion sur le sujet a tout autant de prix que celle de n'importe quel gérant de chemin de fer du Canada. D'ailleurs, il est fermement convaincu, je le sais, que l'établissement d'ateliers de créosotage comporterait pour le pays des avan-

tages immenses, que le créosotage, prolongeant de beaucoup la durée des traverses de chemin de mer, permettrait d'utiliser bien des essences qui, sans ce procédé, ne peuvent servir à cette fin.

M. BARKER: Le ministre dit que ce crédit est ouvert chaque année: qu'est-ce que l'expérience lui a appris jusqu'ici? A-t-il fait l'essai de ce bois?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. BARKER: Avec quel résultat?

L'hon. M. PUGSLEY: Bon.

M. BARKER: Le ministre tient ce renseignement de ses fonctionnaires?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. DANIEL: Le ministère des Travaux publics, me dit-on, s'est servi de bois créosoté dans la construction de jetées exposées à l'action du taret, et non dans l'exécution de travaux sur la terre ferme?

L'hon. M. PUGSLEY: Non; uniquement pour mettre les travaux à l'abri de ce mollusque.

M. McCALL: Il paraît que les compagnies américaines de chemins de fer se servent assez couramment de bois créosoté; le ministre s'est-il informé s'il en paie le juste prix ou un prix excessif?

L'hon. M. PUGSLEY: Les représentants des compagnies qui font le commerce du bois créosoté se font une assez vive concurrence; en outre, ordre est donné aux ingénieurs de l'acheter à aussi bon compte que possible et de se faire mettre au fait des prix par les agents.

M. McCALL: Au moyen de soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui—non pas au moyen d'appels de soumissions publiés dans les journaux, mais en invitant les agents à faire connaître leurs prix.

Ports et rivières d'Ontario, Brockville, reconstruction de la superstructure du dock, côté sud de la baie du Tunnel, $9,500.

L'hon. M. PUGSLEY: La ville de Brockville a fait de vives instances pour obtenir cette amélioration, et l'intérêt public semble autoriser l'exécution de ces travaux.

M. SPROULE: Seront-ils en pierre?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas entièrement. La partie supérieure sera en béton, mais au-dessous du niveau de l'eau, les fondations seront en bois. C'est un dock public dont une partie appartient au Pacifique-Canadien et l'autre, à l'Etat, et nous voulons que ce dernier en devienne seul propriétaire. Des représentants du conseil municipal de la chambre de commerce nous ont fortement engagés à exécuter ces travaux, et, tout récemment encore, une nombreuse députation venait formuler la même demande en termes pressants.

M. SPROULE: Je ne sais aucun dock qui repose sur des fondations en bois.

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur en chef me dit que les quais de Montréal et de Québec reposent sur des fondations en bois, que la superstructure en ciment ne commence qu'un peu au-dessous du niveau des eaux.

Reconstruction des jetées du chenal de Burlington, $40,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit servira à poursuivre la reconstruction en ciment de la superstructure en bois des jetées nord et sud du chenal de Burlington. On nous avait instamment priés de continuer ces travaux, mais l'état du revenu nous a fait hésiter à les poursuivre l'an dernier. On en a grand besoin pour prévenir de sérieux dégâts dans le port. De ce montant de $40,000, il y a $15,000 à voter de nouveau. En 1908-9, nous avons dépensé $34,000 et $36,000 en 1909-10.

M. BARKER: J'aimerais connaître le chiffre total des dépenses faites et à faire de ce chef. On me dit qu'une assez grande partie de ces travaux-là a été mal exécutée.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne l'ai jamais entendu dire.

M. BARKER: Je l'ai entendu, moi. Les sommes consacrées à ces travaux ne sont pas trop élevées, mais la dépense ne s'en est pas faite de façon judicieuse. J'aimerais savoir quel était le coût estimatif des travaux et à combien ils reviendront.

L'hon. M. PUGSLEY: L'estimation fournie par l'ingénieur en chef embrassait la reconstruction de la superstructure en bois, $37,500; la reconstruction en ciment de la superstructure en bois de la jetée sud, $15,000; la reconstruction en ciment de la superstructure en bois de la jetée nord, $49,900; la surveillance et les dépenses casuelles, $8,600, soit un total de $111,000, dont $70,000 ont été dépensés au cours des deux années dernières. Reste à dépenser: $40,000.

M. BARKER: Ces $40,000 permettront-ils de terminer tous les travaux prévus en premier lieu?

L'hon. M. PUGSLEY: Au dire de l'ingénieur en chef, cette somme est censée nous permettre de terminer les travaux.

M. BARKER: L'ingénieur en chef a-t-il calculé que $40,000 suffiront pour exécuter les travaux projetés en premier lieu?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est ce qu'il m'a dit.

M. HENDERSON: Il paraît qu'une députation s'est rendue au ministère que dirige mon honorable ami pour lui demander de construire sur la plage, du côté du large, une jetée qui s'étendrait vers le nord de la

baie de Burlington dans la direction du village du même nom, afin de protéger et d'élargir la plage. Le ministre se propose-t-il d'entreprendre ces travaux cette année?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons un rapport sur ce sujet, mais nous n'avons pas encore décidé de nous mettre à l'œuvre dès cette année. Voilà tout ce que je puis dire ce soir. Relativement à n'importe quelle entreprise non inscrite au budget, l'honorable député doit comprendre que je ne saurais dire ce que fera le Gouvernement, tant que le conseil des ministres n'aura pas étudié la question.

Picnic-Islands, amélioration du chenal du nord dans la baie Georgienne, $45,000.

M. W. R. SMITH: Est-ce l'intention du Gouvernement de faire creuser le chenal vis à vis Picnic-Islands. J'ai posé la même question, l'an dernier. Il paraît que le chenal a une profondeur de 24 pieds jusqu'à cet endroit, et il n'aura presque aucune utilité à moins qu'on ne lui donne la même profondeur vis à vis Picnic-Islands.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député a parfaitement raison et l'ouverture de ce crédit a pour objet le creusement et le redressement du chenal à cet endroit afin de le rendre propre à la navigation.

Baie de la Providence, archipel Manitoulin, prolongement du quai ($4,500 à voter de nouveau,) $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Pour prolonger vers le large l'extrémité du quai fédéral du côté est de la baie. En exécutant ces travaux, nous nous proposons d'ajouter du remplage et un encoffrement sur une distance de 300 pieds dans la direction du nord-ouest.

Quai de la baie de la Providence, archipel Manitoulin, par un encoffrement, $3,650.

M. W. R. SMITH: Ces travaux sont-ils commencés?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, mais nous nous mettrons à l'œuvre le plus tôt possible pendant la prochaine saison.

Rivière Blanche, amélioration du principal cours d'eau et du bras sud, $7,000.

M. SPROULE: Quelles améliorations effectuez-vous à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme servira à faciliter la navigation dans le chenal. Il se fait beaucoup de trafic sur cette rivière. Il s'agit de mettre la dernière main aux améliorations, d'enlever les troncs d'arbres submergés, de faire du dragage et d'entretenir l'outillage.

M. S. SHARPE: Navigue-t-on sur la rivière Blanche?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, il y a de petits bateaux.

M. S. SHARPE: J'aimerais savoir si le ministre a reçu des plaintes dernièrement au sujet de l'abaissement du niveau des eaux des lacs Couchiching et Simcoe? L'Etat a dépensé des sommes considérables à Washago, pour enlever les roches du chenal et poser des barrages à poutrelles, et il est très difficile de régulariser le cours de ces eaux—des terres cultivées ont été submergées parce qu'on avait maintenu ces barrages trop longtemps. L'autre jour, j'ai reçu une lettre dans laquelle on se plaignait que les barrages à poutrelles fussent en place actuellement. Ils ne sont pas nécessaires à l'heure qu'il est, car on devrait laisser l'eau s'écouler en prévision des crues du printemps. Lorsqu'on retient l'eau, les terres sont submergées et les cultivateurs ne peuvent pas s'y rendre au printemps. J'apprends qu'il y a un préposé, rétribué avec les deniers publics, qui doit prendre soin de ces barrages. Certains intéressés désirent que ceux-ci soient constamment fermés. Je demanderai au ministre si le département a reçu des plaintes dernièrement à ce sujet. Qui est préposé à la garde de ces barrages à poutrelles et pourquoi ceux-ci sont-ils maintenus en hiver. On les maintient pour retenir l'eau et faciliter la navigation, mais on est inexcusable de le faire actuellement. On devrait les enlever jusque après les crues du printemps afin que les cultivateurs puissent se rendre sur leurs terres à cette époque de l'année. L'Etat a dépensé plusieurs milliers de dollars afin de faire sauter les roches et d'ouvrir le chenal pour abaisser le niveau des eaux que les barrages à poutrelles sont destinés à régulariser, cela va sans dire. Vous rendez ces dépenses inutiles en maintenant les barrages.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis bien aise que l'honorable député ait appelé mon attention sur ce sujet, il y a quelques jours, en m'envoyant une lettre. J'ai transmis celle-ci à l'ingénieur en chef et lui ai ordonné d'examiner l'affaire. Il me dit qu'il fera une enquête pour découvrir qui est en faute. Il y a un gardien pour ce barrage. Rien n'empêche que ce barrage serve à faciliter la navigation en été, sans causer l'inondation des terres au printemps.

M. S. SHARPE: Les barrages à poutrelles ne devraient pas être maintenus pendant l'hiver.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, il n'y a aucune raison de les maintenir en hiver. On devrait les enlever à l'automne et les remettre au printemps. Naturellement, je comprends qu'il peut exister un conflit d'intérêts et qu'on cherche à maintenir les barrages pour faciliter la navigation, mais nous sommes tenus de prendre tous les moyens possibles afin d'empêcher que les terres soient inondées.

M. S. SHARPE: Les intérêts de la navigation sur les lacs Couchiching et Simcoe ne sont pas aussi importants que ceux de la classe agricole. Ils sont infimes si on les compare aux intérêts considérables des cultivateurs. Des milliers d'acres sont submergés.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois qu'il y a aussi une usine de force motrice à Orillia.

M. S. SHARPE: Je ne crois pas qu'Orillia soit très intéressée au maintien des barrages à poutrelles de Washago.

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur en chef étudiera attentivement la question.

Byng-Inlet, améliorations (à voter de nouveau, $10,000 non utilisés), $30,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Pour l'exercice clos le 31 mars 1909, la Chambre avait ouvert un crédit de $10,000 que nous n'avons pas utilisé. Le Pacifique-Canadien projette des améliorations considérables à Byng-Inlet, et cette somme servira à exécuter des travaux dont l'Etat doit se charger. Il s'agit des améliorations du port en relation avec les travaux que la compagnie du chemin de fer Canadien-Pacifique exécutera.

M. SPROULE: Quelles améliorations effectuerez-vous?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous nous proposons de creuser un chenal de 20 pieds de profondeur et d'au moins 100 pieds de largeur et d'enlever les battures qui se rencontrent dans le chemin des bateaux à vapeur. Il y aura un bassin d'au moins 500 pieds de largeur et de 2,500 pieds de longueur vis-à-vis l'emplacement désigné des docks à charbon. Des fonctionnaires du chemin de fer Canadien-Pacifique m'affirment qu'un trafic considérable se fera à cet endroit grâce aux améliorations projetées.

M. SPROULE: Les travaux de dragage sont-ils adjugés?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. SPROULE: Vous proposez-vous de les donner à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. BARKER: C'est dans l'intérêt général que vous demandez ce crédit pour les travaux de Byng-Inlet?

L'hon. M. PUGSLEY: Voici dans quel but le Pacifique-Canadien a choisi Byng-Inlet comme l'un des ports le long de sa ligne de Toronto à Sudbury. Il se propose d'y construire de grands docks pour le déchargement du charbon et de les relier à la ligne de Sudbury au moyen d'un embranchement industriel de deux milles de longueur. On me dit qu'il se fera un commerce considérable dès que les améliorations nécessaires auront été effectuées. Le Pacifique-Canadien fera sa part des travaux en construisant des docks, entreprise à laquelle il se propose de consacrer une somme d'argent considérable, et nous avons cru qu'il ne serait pas déraisonnable de faire du dragage afin d'améliorer l'entrée du port et de rendre le chenal navigable.

M. BARKER: Quels sont les besoins du public, quelle est la population et quel est le caractère de l'endroit pour que vous soyez obligés de dépenser toute cette somme dans l'intérêt général? Je comprends qu'une compagnie de chemin de fer a besoin de charbon et qu'elle désire se procurer les moyens de le recevoir, mais d'ordinaire l'Etat ne dépense rien dans ce but.

L'hon. M. PUGSLEY: Selon moi, le Gouvernement peut à bon droit prêter son concours à une compagnie de chemin de fer qui consent à développer un endroit, un port, ou un cours d'eau situé le long de sa voie, jusqu'au point de faire faire du dragage.

Je sais que la construction de docks à charbon n'importe où passe un chemin de fer, surtout par un grand réseau comme le Pacifique-Canadien, a pour résultat d'attirer un groupe d'hommes nombreux et de faire surgir presque aussitôt une ville ou un village prospères, et contribue de cette manière à la prospérité du pays. D'accord avec la politique que nous avons suivie depuis quelques années, nous sommes d'avis qu'il n'est pas déraisonnable de prêter notre concours en faisant faire du dragage.

M. BARKER: Il n'y a pas d'habitants à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois qu'il n'y en a pas à l'heure qu'il est. Le Pacifique-Canadien m'affirme qu'il se propose de faire des affaires considérables à cet endroit, ce qui assurera la prospérité de Byng-Inlet.

M. SEXSMITH: Exécutez-vous ces travaux dans l'intérêt d'une compagnie privée qui fait des affaires là-bas?

L'hon. M. PUGSLEY: Non; dans l'intérêt du trafic qu'amènera le Pacifique-Canadien.

M. SEXSMITH: Qu'est-ce qui donnera lieu à ce trafic puisque personne n'habite à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Si le Pacifique-Canadien établit de grands docks à charbon et choisit cet endroit comme point de distribution, une ville s'y élèvera. C'est ainsi que se fondent des établissements par tout le pays.

M. SEXSMITH: N'y a-t-il pas une grande exploitation forestière que ce dragage intéresse principalement.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'en sais rien.

M. McCALL: Il est juste de dire qu'il y a à Byng-Inlet une grande scierie qui profitera du projet de la compagnie de chemin de fer d'établir des communications par terre comme par eau.

M. S. SHARPE: La compagnie de chemin de fer est-elle la seule intéressée qui ait demandé au Gouvernement de faire cette dépense?

M. SEXSMITH: Oui, si je me rappelle bien.

M. BARKER: Le ministre croit-il que la compagnie de chemin de fer renoncera à rendre son charbon à cet endroit pour ses propres besoins, si l'Etat ne dépense pas ces $10,000?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne suis pas prêt à dire cela, pas plus que je ne voudrais dire qu'elle ne créera pas un port à Victoria; mais nous avons cru que nous pouvions à bon droit faire notre part et lui venir en aide dans l'exécution de cette entreprise importante en faisant faire du dragage, la compagnie s'engageant à construire des docks à ses propres dépens. L'exécution d'une pareille entreprise par une compagnie de chemin de fer procure du travail à un grand nombre de personnes, et je crois qu'il est du devoir du gouvernement fédéral d'effectuer sa part des améliorations, principalement dans l'intérêt de la navigation.

M. EDWARDS: Si le ministre croit, comme il me semble, que ce crédit a sa raison d'être vu les avantages qui en découleront, non seulement pour le chemin de fer, mais pour ceux qui habitent ou pourront habiter en cet endroit, je le prierai d'écouter les habitants de l'île Wolfe qui demandent que les travaux de dragage soient exécutés le long du quai. On a dragué à l'extrémité du quai où se rendent les steamers qui transportent des passagers, mais en consacrant quelques certaines de dollars au dragage le long du quai, on faciliterait le déchargement du charbon, et on permettrait aux habitants d'économiser de 60 à 70 cents par tonne de charbon. Le ministre peut-il me donner l'assurance qu'un crédit destiné à ces travaux figurera dans le budget de cette année?

L'hon. M. PUGSLEY: La déclaration de l'honorable député me frappe, je crois que le Gouvernement ne saurait mieux faire que de creuser les cours d'eau navigables afin de permettre aux bateaux de se rendre aux quais, de manière à abaisser les frais de transports. Je ferai examiner la question par l'ingénieur en chef. Il ne sera pas nécessaire d'ouvrir un crédit spécial parce qu'on pourra se servir d'une partie de la somme destinée aux travaux de dragage dans la province d'Ontario.

M. EDWARDS: Vers la fin de la dernière session, j'ai parlé de ceci au ministre et je me suis rendu aux raisons qu'il m'a alors données.

L'hon. M. PUGSLEY: L'argent était rare.

M. EDWARDS: Je me réjouis pour les habitants de l'île Wolfe de voir qu'il est plus abondant cette année, et j'espère que le ministre trouvera le moyen de faire cette faible dépense.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne puis le promettre à mon honorable ami mais voici ce que je lui dirai: J'ai demandé à l'ingénieur en chef de prendre note de cette demande afin d'examiner l'affaire et de constater combien les travaux coûteraient. S'ils peuvent s'exécuter avec la somme que l'honorable député mentionne ou à peu près, je lui promets que le dragage se fera. Ce sera de l'argent bien employé.

M. EDWARDS: Le ministre a-t-il une estimation communiquée par le maire de l'île Wolfe au sujet de la profondeur qu'il faudra atteindre et de la nature du lit le long du quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Elle peut se trouver au département. Je m'en assurerai.

M. S. SHARPE: Ce crédit de $30,000 me paraît offrir des inconvénients. Il équivaut à placer la charrue devant les bœufs. Je comprendrais qu'on dépensât $30,000 pour du dragage là où il y a des foyers de population, mais il me semble étrange qu'on dépense cette somme pour attirer les gens et former des noyaux de population. Cela ne profite à aucune grande cause, mais à une compagnie privée qui, à la longue, devra faire cette dépense elle-même. Assurément, cet emploi des deniers publics est répréhensible. Le ministre est-il certain dt travailler pour le bien public et non pour une compagnie de dragage qui désirerait obtenir une entreprise à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Nulle compagnie de dragage n'a fait la moindre recommandation à ce sujet. C'est le Pacifique-Canadien qui a demandé l'ouverture du crédit, et il m'a assuré qu'il se proposait de construire de grands docks à Byng-Inlet et d'en faire son principal dépôt de charbon dans cette partie du pays. Dans ce cas, il y aura d'énormes quantités de charbon à transporter.

L'honorable député déclare que nous n'avons pas droit de faire des travaux de dragage pour une compagnie de chemin de fer avant qu'il y ait des habitants dans un endroit. Ignore-t-il que c'est en procurant ces avantages que nous attirons les gens et le commerce et que, si le Pacifique-Canadien construit ces grands docks à charbon,

il emploiera nécessairement un grand nombre de personnes, ce qui donnera lieu à la construction d'habitations et de magasins et créera un fort mouvement commercial. Il n'y avait personne à Victoria-Harbor lorsque nous avons entrepris d'y créer un port. Le Pacifique-Canadien est venu nous dire qu'il construirait des docks si nous faisions des travaux de dragage, et nous avons compris que, dans l'intérêt du grand commerce de transport de ce pays, nous devrions prêter notre concours à une compagnie entreprenante comme la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

M. S. SHARPE: Quelle sera la nature du dragage?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y aura environ 280,000 verges cubes d'argile et de vase à soulever.

M. SPROULE: Je ne vois pas d'inconvénients graves à l'ouverture de ce crédit. Byng-Inlet est un endroit important. Je me suis rendu sur les lieux il y a trente ans et il y avait déjà des habitants. Je constate que les recettes postales y sont de $800 et de $1,000 pour les mandats sur la poste. Le Gouvernement a-t-il pris des mesures pour que le public puisse se servir des docks sans rien payer au Pacifique-Canadien?

M. BOYCE: Je suppose que le Gouvernement se bornera à tenir le chenal libre et qu'il ne se mêlera pas des droits de quaiage.

M. SEXSMITH: Le ministre prolongera-t-il le quai de Lakefield qu'il a visité l'an dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis très satisfait du quai que nous y avons déjà construit. C'est un beau quai en béton et la dépense d'une somme d'argent relativement faible a donné d'excellents résultats. J'ai aussi compris l'importance de prolonger le quai, mais je n'ai pas encore réussi à me procurer l'argent nécessaire. C'est tout ce que je puis dire. Je continuerai à m'en occuper de mon mieux, comme je m'en occupe et comme je m'en suis occupé, en même temps que je m'occuperai d'autres travaux importants. La plupart des articles du budget ont trait à des entreprises qui figuraient au budget de l'exercice expiré le 31 mars dernier. Je voudrais savoir s'il y a eu une échange de lettres ou un marché au sujet du prolongement de la voie du Grand-Tronc jusqu'au quai, prolongement qui est nécessaire pour que le quai soit utile au public.

M. SEXSMITH: On m'a appris l'été dernier que le gouvernement fédéral serait prêt en tout temps à passer un marché si on lui donnait l'assurance que le quai sera prolongé.

L'hon. M. PUGSLEY: Pourquoi la compagnie ne l'a-t-elle pas fait savoir par écrit au département.

M. SEXSMITH: Il faudra que je me renseigne à ce sujet. Puisque l'argent est abondant le ministre pourrait prendre une certaine somme sur le budget ordinaire ou inscrire un montant dans le budget supplémentaire. Les intéressés ne causent guère d'ennuis au ministre relativement à leur port.

L'hon. M. PUGSLEY: J'aimerais que l'honorable député obtienne que le Grand-Tronc envoie son consentement au département.

M. SPROULE: Le ministre n'a pas répondu à la question que je lui ai posée. Je lui ai demandé s'il a pris des mesures pour que le public puisse se servir des docks gratuitement.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne sais comment nous pourrions nous y prendre, vu que nous ne construisons pas le quai nous-mêmes.

M. SPROULE: Vous améliorez le port et, vu que vous dépensez une somme d'argent si considérable, ne pourriez-vous pas obtenir de la compagnie qu'en échange elle permette au public de se servir du quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis plutôt porté à croire que le Pacifique-Canadien concluera des arrangements avec des bateaux et, j'imagine qu'il ne leur imposera pas de droits de quaiage. Cependant, le conseil de l'honorable député, comme tous les conseils, mérite réflexion et j'y réfléchirai; mais je ne conçois pas dans le moment que nous puissions dire: Vu que nous draguons le chenal pour vous, vous permettrez à tous les bateaux de se servir gratuitement de vos docks. La compagnie pourrait croire que nous lui imposons une obligation que nous n'avons jamais imposée à aucune compagnie de chemin de fer.

M. SPROULE: Je m'occupais moins des bateaux que des habitants de l'endroit qui vont chercher du charbon sur le quai. Le Pacifique-Canadien a-t-il manifesté l'intention de construire des élévateurs à grain à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. McCALL: Je désire dire quelques mots en faveur de Port-Dover sur le lac Erié. Le ministre a cité au comité d'abondantes raisons qui engagent l'Etat à améliorer les ports où aboutissent des voies ferrées, et je lui demanderai s'il voit jour de se rendre aux désirs de la population de Port-Dover en faisant des réparations et du dragage dans ce port. Les jetées sont en très mauvais état et mettent en danger la vie des passants. Port-Dover est fréquenté par un grand nombre d'excursionnistes. Deux grands chemins de fer y déversent des voyageurs, et des bateaux d'excursion quittent la rive américaine pour

venir dans ce port qui n'est pas en état d'accommoder la foule qui s'y presse.

Je demanderai aussi au ministre quelles mesures la commission des eaux limitrophes a prises pour maintenir le niveau des eaux dans les ports du lac Erié. La marine marchande des Etats-Unis désire qu'une digue soit construite dans le lac Erié, à son embouchure, près de Buffalo, pour maintenir un niveau uniforme dans tous les ports des lacs. Je n'ai pas entendu dire ce qu'a fait la commission.

L'hon. M. PUGSLEY: Au sujet de l'exhaussement du niveau du lac Erié au moyen d'un barrage, j'ai reçu de la commission des eaux limitrophes un rapport intéressant, très complet et très utile, qui condamne le projet de construire un barrage. En somme, la commission est d'avis que ce barrage ne permettrait pas d'atteindre le but qu'on se propose, à moins de faire baisser le niveau du lac Ontario. En retenant les eaux à l'aide d'un barrage pour exhausser le niveau du lac Erié, on ferait infailliblement baisser le lac Ontario et les canaux, et il n'y faut pas penser un seul instant, cela va sans dire. Ce sont les raisons qui ont engagé la commission à déclarer qu'il ne serait pas prudent de mettre ce projet à exécution.

Quant à Port-Dover, je me suis beaucoup préoccupé de ce qu'il faudrait faire à cet endroit. Ce port est dans la regrettable situation où se trouvent plusieurs autres ports qui, avant la Confédération, ont été cédés à des compagnies privées. Les lois qui les concernent sont les plus étranges dont j'aie jamais entendu parler. On a donné à des compagnies privées la haute main sur les ports. Je crois que le Grand-Tronc est aujourd'hui propriétaire du port de Port-Dover, y compris ses quais et ses eaux, et il est difficile que l'Etat entreprenne de réparer des quais qui appartiennent à une compagnie privée, ou même de draguer un port qui est la propriété de cette dernière.

M. McCALL: Sous quel rapport Port-Dover diffère-t-il de Byng-Inlet?

L'hon. M. PUGSLEY: Bynd-Inlet est un port public bien différent d'un port privé. Ce que l'honorable député devrait tenter, et ce que le conseil municipal et la chambre de commerce de Port-Dover—dont j'approuve les aspirations—devraient chercher, ce serait d'obtenir que le Grand-Tronc cède, en pur don, à la couronne ces quais qui sont dans un état de délabrement; alors, je serai bien aise de faire quelque chose pour améliorer Port-Dover.

Pendant que j'ai la parole, j'en profiterai pour dire que Port-Dover a le même sort que plusieurs villages baignés par les Grands lacs et dont le commerce était prospère mais a été ruiné par la construction des chemins de fer qui, très souvent, passent à quelques milles de la rive. Lors de l'agitation en faveur de l'établissement de voies ferrées, les uns étaient d'opinion—opinion qui a prévalu jusqu'à une date assez récente—que les chemins de fer fourniraient à la population canadienne tous les moyens de transport qu'elle pouvait désirer, de sorte que le transport par eau a été négligé par les autorités locales et plus ou moins, je dois l'avouer, par les hommes publics. Mais le temps est venu où le public comprend la nécessité d'augmenter le transport par eau, d'améliorer les ports et de faciliter le trafic des lacs et des fleuves. Je suis entièrement d'accord avec le sentiment qui prévaut à l'heure qu'il est dans plusieurs parties d'Ontario voisines des Grands lacs au sujet de la nécessité d'améliorer les ports. En ce qui concerne Port-Dover, j'émets cette idée avec l'espoir qu'on s'efforcera d'obtenir que le Grand Tronc cède les quais et le port à la couronne. Il sera alors de mon devoir de rechercher ce que je pourrais faire pour procurer à la population de Port-Dover les facilités de communication qu'elle peut légitimement exiger.

M. McCALL: Port-Dover fut un jour un port fédéral mais, il y a environ trente-cinq ans, le Grand-Tronc prolongea une ligne de chemin de fer jusque-là et acheta le port du Gouvernement qui était à la tête des affaires publiques à cette époque-là. Depuis, la compagnie a fait peu de réparations.

L'hon. M. PUGSLEY: Combien il est absurde de la part d'un gouvernement de vendre tout un port à une compagnie privée!

M. McCALL: Quoi qu'il en soit, je ne conçois pas que l'Etat refuse de venir en aide à ce port uniquement parce que le Grand-Tronc en est propriétaire. En quoi diffère-t-il des autres ports des Grands lacs? Si le Grand-Tronc construisait des quais dans un port quelconque pour y poser des rails, le Gouvernement y ferait quand même exécuter des travaux de dragage. Telle est la situation de Port-Dover. Le chemin de fer ne s'en sert pas et, en attendant, le service public souffre. Il y a huit à dix ans, des réparations ont été faites et les quais ont été mis en bon état de manière à permettre d'y passer sans danger. Mais je ne crois pas qu'on y ait fait du dragage.

Cela ne demande pas une grande dépense. Je ne veux pas imposer de limites à ce que le ministre croirait, dans sa générosité, devoir faire à cet endroit, mais il suffirait à mon avis, de réparer les piliers et creuser le havre à une profondeur de 10 pieds environ.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député (M. McCall), ne voit-il pas que si j'avais entrepris de réparer les quais appartenant

à la compagnie du Grand-Tronc, les premiers à me critiquer auraient été les honorables députés de la gauche? On m'aurait dit: Quelle affaire avez-vous à dépenser l'argent du public pour réparer des quais appartenant à la compagnie du Grand-Tronc? et je ne pourrais rien dire pour me justifier.

M. McCALL: C'est pourtant ce qu'a fait le prédécesseur de l'honorable ministre.

L'hon. M. PUGSLEY: On a fait dans le passé beaucoup de choses dont quelques-unes, peut-être, n'auraient pas dû être faites.

Quai à l'île Christian, réparations, $3,000.

M. HUGHES: Quels travaux fait-on à l'île Christian?

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme servira à refaire les fondations du quai et la superstructure.

M. HUGHES: A qui appartient ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Au Gouvernement.

M. HUGHES: Le ministre en est-il bien certain?

L'hon. M. PUGSLEY: Je sais positivement que nous ne construisons aucun quai sur des terrains qui n'appartiennent pas au Gouvernement. Les ordres sont précis.

M. S. SHARPE: Qui demeure sur l'île?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est une réserve indienne.

M. S. SHARPE: Ce quai est-il pour l'avantage des Indiens particulièrement?

L'hon. M. PUGSLEY: Un bon nombre de pêcheurs s'en servent aussi.

M. HUGHES: Des touristes?

M. CONMEE: Quelques-uns peut-être; mais ce quai sert surtout aux pêcheurs de la baie Georgienne.

M. HUGHES: Non, pas du tout. C'est tout simplement un petit groupe d'îlots à l'entrée du port de Midland. Cette question a déjà été discutée dans la Chambre précédemment, et nous sommes très renseignés.

Havre de Collingwood, nouvelles installations pour le trafic et la navigation y compris le prolongement de l'entrée du chenal, et l'élargissement de la partie à eau profonde pour la navigation.

M. HUGHES: Ce crédit a-t-il quelque rapport avec le bassin?

L'hon. M. PUGSLEY: L'intention est d'élargir et redresser les abords. Le chenal est étroit et les bateaux ont peine à y passer.

M. HUGHES: Quelle profondeur donnerez-vous?

M. PUGSLEY.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous voulons donner 22 pieds.

M. HUGHES: Où est le crédit pour le bassin?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a déjà un bassin. De quel bassin l'honorable député veut-il parler?

M. HUGHES: Du bassin de radoub.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a pas de nécessité de crédit pour cela. On paie une subvention.

Améliorations au port de Goderich, $80,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces travaux sont très nécessaires. Goderich est l'un des ports les plus importants du lac.

M. SPROULE: Le député qui est le plus intéressé à ce crédit n'est pas ici.

L'hon. M. PUGSLEY: Il regretterait beaucoup que le crédit ne fût pas voté aujourd'hui. Il tient beaucoup à ce qu'il soit voté.

M. HUGHES: Combien a-t-on dépensé jusqu'à ce jour dans le port de Goderich?

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député veut-il dire depuis le commencement du monde? La dépense jusqu'à ce jour a été de $1,031,751.23.

Grand-Bend, abords à la jetée, crédit périmé, $1,000.

M. HUGHES: Veuillez expliquer la nécessité de ce crédit.

L'hon. M. PUGSLEY: Il servira à payer le terrain qu'il faut acquérir pour les abords, depuis la rue Huron jusqu'à la jetée de Grand-Bend, 381 pieds de longueur par 40 pieds de largeur. M. Charles A. Gibs en est le propriétaire.

M. HUGHES: Le Gouvernement a-t-il exécuté des travaux à quelques quais entre Goderich et Grand-Bend dernièrement?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous ne faisons aucuns travaux cette année.

Gravenhurst, quai sur le lac Muskoka, crédit périmé, $15,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces travaux me semblent très nécessaires. Il se fait beaucoup de trafic sur les lacs du Muskoka, il n'y a pas de quai public. Le quai actuel appartient à la compagnie du Grand-Tronc et ne suffit pas au trafic général.

Haileybury, améliorations du port, crédit périmé, $3,400, $17,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous voulons prolonger l'aile sud sur 156 pieds de longueur et élargir l'aile ouest, ce qui coûtera $14,000 d'après les estimations; les ouvrages de protection du quai sur le côté sud afin de pouvoir faire les dragages, auront 172 pieds de long par 24 pieds de large, et sont estimés à $3,500; creusage ou dragage estimés à $5,500.

M. HUGHES: Je croyais que le ministre employait du béton partout sous l'eau où la chose était possible.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous ne faisons que commencer à nous servir de béton.

Ile Juniper, lac Stoney, quai, crédit périmé, $1,470, total, $3,400.

L'hon. M. PUGSLEY: L'île Juniper est dans le lac Stoney, dont elle est un centre très actif. Pendant l'été deux ou trois mille personnes y résident ou dans les environs. L'île Juniper est un point de distribution.

M. HUGHES: Le ministre sait-il à qui appartient l'île?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois qu'elle est la propriété d'une association qui donne au Gouvernement le terrain nécessaire pour le quai.

M. HUGHES: Je donnerai un magnifique terrain au ministre pour la somme de $1, s'il peut, en cet endroit, construire un quai de $3,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais Juniper est une île très centrale.

M. HUGHES: Pas la moitié aussi centrale que mon île; toutes ces îles sont dans les mêmes eaux.

M. S. SHARPE : On ne devrait certainement pas construire sur cette île un quai qui ne servira qu'au propriétaire de l'île.

L'hon. M. PUGSLEY: Il servira à environ 3,000 personnes.

M. S. SHARPE : Je sais que cette île appartient à un particulier qui y réside pendant l'été et le quai ne servira qu'à lui seul. Il n'y a pas d'hôtel à cet endroit. Comment une île dans le lac Stoney pourrait-elle être un point de distribution pour les autres îles? Le lac est couvert d'îles appartenant à des particuliers qui y construisent des maisons d'été. On m'apprend que cette île appartient à l'honorable député de Peterborough-ouest (M. Stratton).

L'hon. M. PUGSLEY: Celui qui représentait précédemment ce comté m'a dit que trois bateaux à vapeur passaient à l'île Juniper tous les jours. Cette île est essentiellement le point central de distribution pour les gens qui habitent les centaines d'îles. Il y a dans les environs entre deux ou trois mille personnes qui profiteront de ce quai. La pétition qui en demande la construction a été fortement appuyée par M. Hall et M. Finley, qui représentent les deux comtés sur les bords de ce lac.

Quai Kensington, réfections et réparations, $3,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Les remarques de l'honorable député d'Algoma (M. Boyce) au sujet du quai de Kensington m'ont donné à réfléchir. Les propriétaires de ce quai l'ont informé, a-t-il dit, qu'ils désiraient le vendre, et j'en ai conclu qu'ils se préparaient à le réparer eux-mêmes; conséquemment je propose que ce crédit soit rayé.

M. BOYCE: Je voudrais éclaircir la situation. Je crois que les propriétaires désirent en venir à une entente avec le Gouvernement. Je voudrais voir le quai de Kensington mis en bon état, mais les propriétaires disent qu'ils s'opposent à ce que le Gouvernement prenne possession de leur quai et y dépense $3,000 avant qu'une entente intervienne avec eux. Ce quai n'est pas un quai privé et ne sert pas seulement les intérêts de quelques particuliers; il est utilisé par une colonie qui en est tributaire. Si le Gouvernement juge à propos de prendre ce quai comme il a pris celui de Fort-Finley qui est situé en amont, ce serait un arrangement très convenable. Mais je crois qu'il ne faudrait pas dépenser $3,300 pour un quai appartenant entièrement à des particuliers sans que l'on fasse préalablement une entente avec eux. J'espère que le ministre trouvera moyen de faire de ce quai un quai public.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce quai appartient à la compagnie des terres Hiawatha. On m'a demandé avec instance, il y a quelque temps, de le faire réparer. J'ai pensé que les propriétaires n'étaient pas en état de le réparer eux-mêmes et étaient disposés à en transférer la propriété au Gouvernement, mais mon honorable ami a déclaré que la compagnie Hiawatha ne veut pas le céder au Gouvernement, et ce crédit ne donnerait aucun pouvoir au ministre d'acheter le quai; je ne voudrais pas y dépenser de l'argent à moins qu'il ne devienne la propriété de la couronne.

M. BOYCE: Consentiriez-vous à acheter le quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne le pourrais pas si nous rayons ce crédit.

Lion's-Head, réparations au quai, $5,000.

M. SPROULE: Quelles réparations faites-vous à ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous renouvelons la superstructeure du vieux quai. Le quai est bon jusqu'à la ligne de niveau de l'eau, mais au-dessus de cette ligne, le bois est pourri et nous le remplacerons par une superstructure en beton.

McGregor's-Creek, pour compléter les travaux de protection en palplanche sur la rive sud du creek, $3,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces travaux sont rendus nécessaires par le dragage que fait le Gouvernement à cet endroit.

M. HUGHES: Ou est situé McGregor-Creek?

L'hon. M. PUGSLEY: Près de Chatham.

Michipicoten, lac supérieur, quai sur la rivière Michipicoten, crédit périmé, $2,600, total, $5,000.

M. SPROULE: Quels travaux ferez-vous à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous y construirons un quai public, fortement bâti, 207 pieds de long, 25 pieds de large et 20 pieds de haut.

M. BOYCE: A combien en estimez-vous le coût?

L'hon. M. PUGSLEY: $20,000.

M. BOYCE: Où vous proposez-vous de le placer?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous nous proposons de le placer sur le côté sud du banc au pied du chemin conduisant au village, à environ 500 pieds au nord de Michipicoten.

M. BOYCE: Commencerez-vous les travaux cet été?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est notre intention.

Améliorations à la rivière Montréal au sud de Latchford, $25,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit servira à continuer la construction du barrage Latchford. Nous avons demandé des soumissions et l'entreprise a été accordée par contrat.

M. HUGHES: C'est simplement une répétition du vote de l'année dernière; nous n'ajoutons pas $25,000?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, ce barrage servira à élever le niveau de l'eau et à améliorer la navigation en noyant les rapides. C'est réellement un ouvrage très important.

M. HUGHES: Vous ferez le barrage en bas des rapides?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. HUGHES: Vous n'aurez pas à dépenser beaucoup d'argent pour l'achat des terres qui seront noyées?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, pas beaucoup. Nous avons dû acheter quelques terrains dans Latchford. Nous avons acheté du terrain de la commission du chemin de fer Ontario à cet endroit.

M. HUGHES: Vous avez payé le gouvernement d'Ontario pour ce terrain?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

Port-Burwell, améliorations du havre, crédit périmé demandé de nouveau, $50,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce sont des travaux importants. Port-Burwell est le point terminal du service des chemins de fer.

Port-Hope, réparations au quai, crédit péridit périmé demandé de nouveau, $50,000.

M. HUGHES: A qui appartient ce port?

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur en chef m'informe que le Gouvernement l'a pris à sa charge.

Port-Stanley, améliorations au havre, $9,000.

M. HUGHES: Que fait-on du service de sauvetage à cet endroit. N'y a-t-il pas eu certaines critiques au sujet du naufrage, et le phare est-il sous la garde du département des Travaux publics?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. HUGHES: Le phare n'était-il pas éteint?

L'hon. M. PUGSLEY: Cela est du ressort du département de la Marine et des Pêcheries.

Rivière-à-la-Pluie, améliorations au rapide du Long-Sault, crédit périmé, $50,000.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai donné à la Chambre, l'autre jour, des explications au sujet de ce crédit. Je ne sais pas si nous l'utiliserons ou non. Il nous faut, d'abord, obtenir le consentement du gouvernement américain.

M. BOYCE: N'y a-t-il pas quelque difficulté internationale?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. BOYCE: Il y a longtemps qu'elle existe?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. HUGHES: La commission des eaux limitrophes s'est-elle occupée de la question?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, elle a dit qu'elle ne pouvait pas s'en occuper, et elle a demandé au Gouvernement de la soumettre à Washington. Le gouvernement des Etats-Unis ne croit pas qu'il puisse permettre à un gouvernement étranger de faire des travaux sur son territoire.

M. HUGHES: Est-ce que c'est la règle qu'un gouvernement n'a pas le droit de faire des travaux sur le territoire d'un autre?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. HUGHES: Alors le ministre est opposé au barrage du Saint-Laurent à Cornwall?

L'hon. M. PUGSLEY: Le cas est peut-être différent ici. Supposons que le Parlement donne l'autorité?

M. HUGHES: Mais le ministre s'y opposerait certainement?

L'hon. M. PUGSLEY: Cela dépendrait de l'ensemble de la question. Je ne suis pas encore prêt à appuyer le projet.

M. HUGHES: J'avais compris que le ministre était un des chefs du mouvement.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, vous ne pouvez pas avoir compris cela.

Rivière-à-la-Pluie, améliorations à l'embouchure, $60,000.

L'hon. M. PUGSLEY: L'embouchure de la Rivière-à-la-Pluie se remplit. Chose étrange, la profondeur de l'eau à cette embouchure est aujourd'hui moindre de 5 ou 6 pieds qu'elle était il a dix ans. Je suppose que la coupe du bois dans les forêts fait descendre le sable plus rapidement dans la rivière, dont le courant est ralenti.

M. HUGHES: Pourquoi si l'eau a baissé le niveau reste-t-il le même à Keewatin?

L'hon. M. PUGSLEY: A mesure que le bois disparaît de la forêt, le sable et le limon descendant dans la Rivière-à-la-Pluie avec une plus grande force chaque printemps, et comme la rivière sort du lac, le courant devient naturellement plus lent, et produit une barre à l'embouchure de la rivière.

M. HUGHES: Ce territoire n'appartient-il pas aux Etats-Unis?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, la rivière établit la frontière.

M. HUGHES: La moitié de la rivière est sur le territoire américain.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est vrai, mais nous ne faisons du dragage que sur le territoire canadien au lac des Bois.

M. HUGHES: Le ministre connaît-il exactement où est la frontière? Depuis l'embouchure de la Rivière-à-la-Pluie dans quelle direction va la frontière? Elle fait un angle vers le nord-ouest jusqu'au lac. Il faudra que le ministre s'assure qu'il ne drague sur le territoire américain.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. En faisant un barrage à la décharge du lac des Bois on améliorera la navigation, mais comme résultat de l'élévation du niveau du lac et par suite des tempêtes sur ce lac, une île qui était à la tête du lac a été emportée.

M. HUGHES: C'est pour cela que vous êtes obligé de draguer.

M. BOYCE: Comment le ministre va-t-il protéger le chenal lorsqu'il sera creusé; c'est surtout du sable.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous voulons construire de grands piliers qui de l'avis de l'ingénieur seront une protection efficace.

Rivière Sydenham, deuxième débouché du chenal Ecarté à la baie Mitchell, protection des bords de l'île Martin avec palplanche, $2,500.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces travaux serviront à protéger l'île dont les bords sont emportés par le courant de l'eau qui aurait été détourné, prétend-on, par les travaux faits par le département. C'est pour cette raison seule que nous acceptons une responsabilité. Plusieurs propriétaires de terrains ont protesté vigoureusement et ont prétendu que nous devions faire quelque chose pour protéger l'île.

M. HUGHES: N'est-ce pas que ce quai que l'on veut construire est pour les chasseurs de canards?

L'hon. M. PUGSLEY: Oh non; ces travaux ne pourront pas servir de quai.

M. BEATTIE: Il y a une grande fabrique de sucre de betteraves à cet endroit. Les betteraves y sont apportées de la terre ferme.

Améliorations au port de Rondeau, $200,000.

L'hon. M. PUGSLEY: L'entreprise de ces travaux a été accordée à M. Birmingham d'Ottawa. Cette question a été devant le Parlement depuis quelque temps. L'année dernière, un crédit a été voté, mais comme la somme en était trop petite pour les grandes améliorations que nous nous proposons de faire à cet endroit, nous n'avons pas commencé les travaux. Notre intention est de construire des brise-lames pour protéger le port et fournir les installations nécessitées par l'augmentation du trafic à ce port.

M. HUGHES: Dans quel comté se feront ces travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans Kent-est. En construisant des brise-lames, on espère avoir un très bon port de refuge en même temps qu'un port très important. La rive nord du lac manque de ports de refuge sur une longue distance, et je crois qu'il est essentiel pour tout le monde que ces travaux soient faits. Jusqu'au premier décembre, on avait dépensé $21,000, et le prix total de l'entreprise est de $229,000. Nous avons à part cela le dragage qui sera l'objet d'un crédit séparé.

Quai du Sault-Sainte-Marie, addition au prolongement au côté ouest, $10,000.

L'hon. M. PUGSLEY: L'objet est de prolonger le "L" ouest du quai du Gouvernement sur une longueur de 100 pieds.

M. BOYCE: Cette somme comprend-elle les travaux de dragage.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, la superstructure sera en béton.

M. BOYCE: Il y a sur le côté est du quai une barre gênante qui aurait besoin d'être draguée. Les bateaux de la compagnie du Pacifique et tous les gros navires étant obligés de faire un détour, l'utilité du quai en est diminuée.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous faisons beaucoup de dragage à cet endroit.

M. BOYCE: J'espère que le ministre trouvera moyen de faire redresser ce coude.

L'hon. M. PUGSLEY: J'étudierai la question.

Port de Sibley, $2,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est pour réparer un vieux quai afin de le rendre propre au trafic et donner un abri aux bateaux à vapeur. Ce sera un port de refuge sur la rive nord du lac Supérieur. M. Conmee, le représentant de cette circonscription ,demande avec instance que ces travaux soient faits.

M. BOYCE: Des bateaux touchent à ce quai toutes les semaines.

M. CONMEE: Il se fait beaucoup de travaux de mines à cet endroit; c'est un quai public qui n'est la propriété d'aucun individu. C'est un port de refuge pour les vaisseaux qui descendent sur la rive nord du Nipigon et autres ports, et c'est en même temps un endroit où touchent les bateaux de pêche de cette région. Ce crédit sera à peine suffisant. Je crois que le ministre devrait en doubler le chiffre, parce que ce sont des travaux nécessaires. Trois lignes de steamers viennent régulièrement à cet endroit. La population y a maintenu pendant plusieurs années une lumière à ses propres frais, et je crois qu'il est temps que le Gouvernement fasse quelque chose de convenable pour ce port.

Thornbury, réfections et réparations au quai, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à construire un prolongement de 200 pieds au quai.

M. SPROULE: Quelle sorte de prolongement.

L'hon. M. PUGSLEY: En bois et en pierre.

M. SPROULE: Quelle largeur?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne puis dire exactement mais je suppose qu'il sera de la même largeur que l'autre, 24.

M. SPROULE: Il faut qu'il y ait erreur quelque part, car cette somme ne suffira pas à construire même une fraction des travaux nécessaires.

L'hon. M. PUGSLEY: Si nous n'en avons pas assez, nous en demanderons encore, plus tard.

Wiarton, prolongement du brise-lames, $15,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme est destinée au prolongement du brise-lames, pour compléter les réparations et les réfections à l'extrémité qui touche à la terre, et aussi pour l'enlèvement d'épaves. Le coût total du prolongement est estimé à $21,000 et celui de l'enlèvement des épaves, à $3,000.

(Le comité fait rapport de quelques résolutions).

Sur motion de l'honorable M. Fielding, la séance est levée à onze heures et quarante-cinq minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 14 février 1910.

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

ELECTIONS CONTESTEES.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu de l'honorable juge Pelletier et de l'honorable juge Lemieux, deux des juges choisis pour l'audition des contestations d'élections, conformément à l'Acte concernant les élections contestées, un jugement et un rapport relatifs à la contestation de l'élection du district électoral de Bellechasse, en vertu duquel jugement la contestation d'élection a été renvoyée, et le député siégeant a été déclaré dûment élu.

CERTIFICAT D'ELECTION.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que le greffier de la Chambre a reçu du greffier de la couronne en chancellerie un certificat attestant l'élection de M. Albert Allard, pour le district électoral de la ville d'Ottawa.

QUESTION PERSONNELLE.

M. O. S. CROCKET (York) (N.-B.): Monsieur l'Orateur, je me lève pour discuter une question personnelle. Le "Globe", de Toronto, dans son rapport de la discussion qui a eu lieu en cette Chambre vendredi dernier, lorsque la Chambre siégeait en comité des subsides, au sujet du prolongement du quai à Pink-Rock, dans la province du Nouveau-Brunswick, dit ce qui suit sur mon compte:

En lisant des extraits de certains documents et en s'abstenant avec soin d'en lire d'autres, il s'est efforcé de créer l'impression que l'on prenait de l'argent dans le trésor public et qu'on le dépensait à Pink-Rock, aux travaux d'un quai appartenant à une compagnie dirigée par un ami politique du ministre des Travaux publics.

L'honorable M. Pugsley a défait d'un seul coup le joli travail de mosaïque politique de M. Crocket, en produisant une convention attestant que la propriété du quai en question avait été transportée à la couronne par la compagnie dont le député d'York avait parlé,

et que les dépenses dont celui-ci se plaignait avaient pour but l'amélioration d'un ouvrage public, et dans l'intérêt du public.

Je désire affirmer que la déclaration à l'effet que ce quai, dont le Gouvernement a entrepris le prolongement, avait été transporté par la compagnie à la couronne, est tout à fait fausse. Le quai reste encore la propriété de l'Albert Manufacturing Company.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Je désire demander si c'est là une question personnelle. Mon honorable ami (M. Crocket) fait des déclarations qui ne sont pas justifiées par la preuve, et il me semble qu'il n'y a pas de question personnelle dans ce que déclare maintenant mon honorable ami.

M. CROCKET: Je suis d'avis que c'est une question personnelle. Cette déclaration faite au sujet d'une discussion et au sujet d'une déclaration que j'ai faite en cette Chambre est assurément une affaire personnelle, et j'ai le droit de rétablir les faits. Je dis que la déclaration à l'effet que le quai dont on a parlé l'autre jour était passé en la possession de la couronne est une déclaration fausse. Je dis que la propriété de ce quai appartient encore à l'Albert Manufacturing Company et à la New-Brunswivk Gypsum Company dont M. Osman est le gérant, sujette, uniquement, à une convention en vertu de laquelle la compagnie cède au public le droit de passage pour se rendre au quai et en revenir, et permet à Sa Majesté de prélever des droits de quaiage sur tous les navires autres que les propres navires de la compagnie, ou les navires nolisés par la compagnie, laquelle convention, monsieur l'Orateur. . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre !

M. l'ORATEUR: L'honorable député (M. Crocket) a lu un article et a déclaré que cet article dénaturait sa pensée. Il est maintenant en devoir de donner une explication. J'ignore jusqu'à quel point l'on peut lui permettre de continuer dans cette voie, mais il comprend parfaitement qu'il s'agit d'une question personnelle, et qu'il doit se borner à faire une déclaration au sujet de ce qui, dans le journal, a déterminé sa protestation. Je ne crois pas qu'il serait régulier maintenant d'entreprendre la discussion de la question.

M. CROCKET: J'ai le droit de démontrer la fausseté de cette déclaration, et je dis que la convention dont on a parlé n'est ni plus ni moins qu'une convention factice vu que le quai est situé de telle façon que . . .

L'hon. M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur, je demande l'application du règlement.

Quelques DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

L'hon. M. PUGSLEY: Je demande l'application du règlement.

M. l'ORATEUR: L'honorable ministre (M. Pugsley) demande l'application du règlement.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que lorsque l'honorable député se lève pour discuter une question personnelle, il abuse certainement du privilège accordé par le règlement en pareil cas s'il entreprend une longue dissertation au sujet de la preuve entendue devant un comité de cette Chambre. Toute la question du quai de Pink-Rock est devant le comité des comptes publics. Mon honorable ami fait certainement une déclaration dont je ne saurais admettre la vérité, et qui ne sera pas vérifiée par la preuve devant le comité des comptes publics.

M. R. L. BORDEN: Mon honorable ami d'York (M. Crocket) est accusé de fausse représentation, et il a assurément le droit de se disculper.

L'hon. M. FIELDING: Serait-il convenable que chaque membre de cette Chambre, lorsque la presse l'accuse d'avoir fait une déclaration, s'adressât à la Chambre et en fît une question personnelle? Je ne le crois pas.

L'hon. M. FOSTER: S'il est accusé de fausseté?

L'hon. M. FIELDING: Non, presque chaque jour, je regrette de le dire, nous trouvons dans les journaux quelque déclaration contre laquelle nous pourrions protester. Je crois que mon honorable ami devrait se borner à corriger la partie où son discours a été faussement interprété.

M. l'ORATEUR: Je crois que c'est là la véritable attitude à prendre. En tant qu'il s'agit de discuter une question qui est maintenant devant le comité des comptes publics, je suppose que l'honorable député (M. Crocket) n'a pas l'intention de le faire?

M. CROCKET: Je n'ai nulle intention de faire plus que de discuter la déclaration qui a été faite. Assurément, un honorable député, en discutant une discussion personnelle, lorsque ses paroles ont été dénaturées dans les journaux, n'est pas tenu de se borner à dire que la déclaration qui le concerne est fausse. Il peut aller plus loin et démontrer sous quel rapport la déclaration est fausse.

L'hon. M. FIELDING: La Chambre va avoir beaucoup à faire.

M. CROCKET: En tant qu'il s'agit de la déclaration à l'effet que cette question est devant le comité des comptes publics, je dis que la question n'est pas devant le comité des comptes publics. Il est vrai que j'ai obtenu au moyen d'une motion devant le comité des comptes publics, le relevé d'où j'ai tiré cette déclaration. Mais la question n'a pas été l'objet d'une enquête de la part du comité des comptes publics. Je n'ai pas l'intention de discuter les délibérations du comité des comptes publics, mais je désire tout simplement ajouter à ce que j'ai déjà dit au sujet de cette convention, que ce n'est ni plus ni moins qu'un leurre. . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. CROCKET: Vu que le quai est . . .

L'hon. M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur, je demande l'application du règlement.

M. l'ORATEUR: Il faut que l'on permette à l'honorable député (M. Crocket) de dire quelque chose. Il proteste contre un paragraphe de journal et dit que le journal dénature sa pensée. Il entreprend de donner une explication, et je ne vois pas que jusqu'à présent il m'ait donné aucune raison de l'en empêcher.

M. CROCKET: Vu que le quai est situé de telle façon qu'aucun navire, autre que les navires de la compagnie ou les navires nolisés par la compagnie, ne s'en sert actuellement et ne s'en servira jamais.

Il est faux que ce quai, comme on l'a affirmé, ait été transféré à l'Etat, et le ministre des Travaux publics le sait parfaitement.

M. l'ORATEUR: Cette dernière observation blesse le règlement.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est une invention que l'honorable député (M. Crocket) a puisée dans son imagination.

M. l'ORATEUR: La dernière observation de l'honorable député (M. Crocket) viole le règlement.

M. CROCKET: Je discute une allégation qui a paru dans le "Globe". Cette affirmation, je le répète, est fausse. J'ajoute que le ministre des Travaux publics sait parfaitement qu'il est faux, comme on l'affirme, que ce quai ait été transféré à l'Etat. Je n'affirme nullement que l'affirmation qu'il a formulée devant la Chambre est fausse. Je dis que l'affirmation du journal est contraire à la vérité des faits et j'ajoute que le ministre des Travaux publics connaît parfaitement la fausseté de cette assertion.

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

M. CROCKET.

OBSERVATIONS SUR LA LOI DES BANQUES

L'hon. M. FOSTER: Le ministre des Finances pourrait-il nous désigner la date à laquelle s'engagera le débat sur la loi des banques? La session est déjà avancée et comme il s'agit d'une mesure importante, il conviendrait d'avoir tout le temps voulu pour la délibérer.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): J'avais songé à présenter un projet de loi comportant modification de la loi, mais j'ai conclu qu'il serait préférable de saisir la Chambre d'une refonte de la loi et mes fonctionnaires s'occupent en ce moment de ce travail. Comme il y a abondance de questions importantes inscrites au feuilleton, j'ai pensé qu'un retard de quelques jours dans la présentation de la loi des banques n'entraînerait pas d'inconvénients.

Je pousse activement ce travail, et ce retard ne saurait guère se prolonger.

L'hon. M. FOSTER: Quant à la besogne même de la Chambre, il ne saurait guère résulter d'inconvénients de ce retard; seulement, il importe de l'abréger autant que possible, afin que les députés puissent étudier la mesure.

L'hon. M. FIELDING: Je le comprends parfaitement.

OBSERVATIONS SUR LE TARIF MINIMUM DES ETATS-UNIS.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre des Finances peut-il nous éclairer davantage sur la question de savoir si le Canada, oui ou non, doit être admis à bénéficier du tarif minimum des Etats-Unis, bénéfice auquel la Grande-Bretagne est admise, paraît-il. Je vois, en outre, que l'Allemagne est admise, bien que la question de ses colonies soit encore à l'étude.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Il est évident que la convention avec la Grande-Bretagne ne s'applique pas au Canada et que le Canada devra faire l'objet d'une proclamation spéciale.

L'hon. M. FOSTER: On n'en a pas encore publié?

L'hon. M. FIELDING: Non.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre des Finances a-t-il engagé quelques pourparlers afin de savoir ce qui se passe, ou se tient-il dans l'expectative?

L'hon. M. FIELDING: Nous n'avons pas entamé de pourparlers officiels ; seulement nous réussissons à savoir de façon générale ce qui se passe. Les journaux, en général, nous éclairent suffisamment sur les affaires des Etats-Unis; ils nous tiennent au courant de tout ce qui se passe et même sur des choses qui n'existent point.

RAPPORT SUR LA COMMISSION DES PECHERIES DU MANITOBA.

M. BRADBURY : Le premier ministre pourrait-il nous dire à quelle date le rapport sur les pêcheries sera déposé sur le bureau?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Malheureusement, le sous-ministre est retenu chez lui par la maladie et je n'ai pu avoir d'entrevue avec lui.

DEMISSION DE L'INGENIEUR EN CHEF LUMSDEN.

M. LENNOX : Le premier ministre pourrait-il préciser la date de la convention du comité chargé de faire enquête sur le démission de M. Lumsden? C'est le 3 du courant, il y a onze jours, que ce comité a été nommé. Pourquoi ne le convoque-t-on pas et ne commence-t-on pas l'enquête? La session est déjà avancée.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): S'il existe quelque raison, je l'ignore. A mon avis, rien n'empêche la convocation du comité pour demain ou après-demain.

M. R. L. BORDEN : Il est singulier qu'on n'ait pas déjà convoqué ce comité.

L'ACHAT DU "NIOBE."

L'hon. M. FOSTER : J'appelle l'attention du premier ministre sur une question qui est déjà venue trois ou quatre fois sur le tapis et à laquelle il a promis d'apporter une réponse, au cours de ses explications sur le bill de la marine. Il ressort des observations présentées par le ministre de la Milice que le Gouvernement aurait déjà acheté le "Niobe", au prix de $1,000,000.

Le Parlement siège depuis novembre, le Gouvernement n'a pas demandé l'ouverture de l'ombre même d'un crédit affecté à cette dépense et le premier ministre n'a pas jugé bon d'éclairer la Chambre à cet égard. Il semble qu'il soit en voie de prendre des mesures pour dépenser les deniers publics, sans avoir obtenu l'autorisation du Parlement; voilà deux ou trois mois qu'il a engagé des négociations à ce sujet, sans daigner en informer la députation qui devrait pourtant avoir voix au chapitre, en pareille matière. Le premier ministre a promis de nous donner tous les éclaircissements voulus, mais il a négligé de le faire, en proposant la 2e délibération du bill, et le ministre de la Milice est resté muet à cet égard.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Quand la correspondance aura été déposée sur le bureau, l'honorable député constatera que cette dépense est subordonnée à l'approbation du Parlement. Ce dossier est terminé et il sera déposé, à bref délai, demain même peut-être.

TRAITE DES VOIES NAVIGABLES INTERNATIONALES.

M. R. L. BORDEN: Le premier ministre est-il en mesure de nous éclairer davantage sur la situation actuelle du traité des voies de navigation internationales?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (permier ministre): Non, tout est encore dans le même état.

1re LECTURE

D'un projet de loi (n° 142), déposé par M. A. Haggart, tendant à constituer en corporation la Congregational Union of Canada.

3e LECTURE

Après délibération sommaire en comité général de divers projets de loi:

Le 1er (bill n° 27), déposé par M. Geoffrion, concernant la compagnie minière de l'Amérique britannique septentrionale.

Le 2e (bill n° 133), déposé par M. Doherty, tendant à constituer en corporation le Fonds de pension de la Merchants Bank du Canada;

Le 3e (bill n° 117), déposé par M. Campbell tendant à faire droit à George Robert Buttonshaw;

Le 4e (bill n° 134), déposé par M. McCarthy, ayant pour objet de faire droit à Hope Eileen Moreland Drinkle.

Le 5e (bill n° 43), déposé par M. Knowles, concernant la compagnie d'assurance de la baie d'Hudson.

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT L'ASSOCIATION DES MINOTIERS DU DOMINION.

La Chambre se déclare en comité général pour la discussion du projet de loi (n° 111), déposé par M. Harris, concernant l'association des minotiers du Dominion.

Sur l'article 2, paragraphe "b":

M. LENNOX: J'observe que les mots "pour les fins de son exploitation seulement" figurent dans cet article. Cette phrase s'éloigne de la formule consacrée dans la rédaction des bills relatifs aux chemins de fer: "pour les fins de son entreprise". Cette nouvelle formule pourrait faire surgir quelque doute sur le sens précis de la phrase employée ici, et je propose que le bill soit réservé pour plus ample délibération.

M. HARRIS: Ce projet de loi, si je ne me trompe, a été renvoyé a un sous-comité spécial et c'est au sein de ce comité qu'ont été élaborés les amendements proposés. Le sous-comité a sans doute pensé que l'article ainsi modifié apporterait à la charte les restrictions voulues.

M. LENNOX: A mon avis, il n'y a pas lieu de se servir d'une formule différente pour les bills relatifs aux chemins de fer et pour les projets d'intérêt privé de ce genre-ci. Je propose donc que le comité lève sa séance, et rende compte de ses travaux quitte à siéger de nouveau.

(Le comité fait rapport de l'état de la question.)

2e LECTURE

Du bill (n° 139), déposé par M. Talbot, concernant la compagnie du chemin de fer de la baie de Quinté.

QUESTIONS

LA REVUE HEBDOMADAIRE "WEEKLY REPORT".

M. G. BOYER demande:

Pourquoi l'intéressante revue hebdomadaire "Weekly Report" n'est-elle pas publiée dans les deux langues?

2. Le fait étant porté à la connaissance du Gouvernement, celui-ci verra-t-il à y remédier?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. Oui.

2. Oui.

SURVEILLANCE DU GRAIN A FORT-WILLIAM ET A PORT-ARTHUR.

M. SCHAFFNER demande:

1. Combien le Gouvernement emploie-t-il de surveillants des grains à Fort-William et à Port-Arthur?

2. Quel est le coût annuel de ce service?

3. Quels sont les noms de ces surveillants et le chiffre de leurs appointements respectifs?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. Il y en a 24 actuellement; mais il y en a davantage, à l'ouverture de la navigation.

2. Près de $18,000.

3. Nous ne saurions donner de liste des noms et des appointements, vu qu'il s'effectue presque continuellement des changements. Ces surveillants touchent $60 de rémunération mensuelle, lorsqu'ils sont à l'œuvre.

BATIMENT CIVIL A LACHUTE (QUEBEC).

M. PERLEY demande:

1. A quelle date le bâtiment civil à Lachute a-t-il été terminé?

2. Quand les installations intérieures ont-elles été terminées?

3. L'édifice a-t-il été ouvert au public? Dans l'affirmative, quand? Si non, pourquoi?

4. Le Gouvernement se propose-t-il d'y établir un service de douane?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Le bâtiment est presque terminé; on apporte une légère modification à l'appareil d'éclairage électrique, modification dont le besoin se faisait sentir.

2. Dans les premiers jours de janvier 1910.

3. Non, par suite du changement de l'éclairage et l'installation de la lumière électrique.

4. Réponse doit être donnée par le ministère des Douanes.

BUREAU DE LA POSTE A HALIFAX.

M. CROSBY demande:

1. En quel temps le département des Postes a-t-il décidé de refaire l'intérieur du bureau de poste de Halifax, et de quelle manière a-t-il décidé de faire exécuter les travaux?

2. Ont-ils été donnés à l'entreprise ou exécutés en régie?

3. Si c'est par contrat, de quelle manière a-t-on demandé des soumissions? Quels étaient les soumissionnaires? Quelles étaient les conditions imposées à l'entrepreneur? Quand les travaux devaient-ils être terminés? Quel était le montant de l'amende imposée? Quelle somme de travaux a été exécutée? Quel montant a été payé à l'entrepreneur actuel? Et quand les travaux doivent-ils être terminés afin que l'édifice puisse être mis à la disposition du public?

4. Combien d'hommes sont employés à ces travaux actuellement? Quel a été le nombre moyen d'hommes employés chaque mois à ces travaux depuis l'adjudication du contrat, et quel a été le taux des salaires payés?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. En 1907-08, par l'intermédiaire du département des Travaux publics.

2. A l'entreprise.

3. a). Par annonces publiques.

b) M. E. Keefe.. .. ..$ 94,000
Doran et Devlin.. 114,000
McInnes & Son Ltd 145,000

c) Les travaux doivent être terminés en conformité des plans et devis.

d) 18 mars 1910.

e) La clause 21 du contrat dit que: L'entrepreneur sera responsable et sera tenu de payer à Sa Majesté tous les salaires ou gages qui seront dus à toute personne ou personnes surveillant les travaux au nom de Sa Majesté depuis la susdite période d'achèvement jusqu'à ce que la construction soit entièrement terminée et acceptée; à moins que des raisons justifiant semblable retard, trouvées suffisantes par l'architecte en chef et approuvées par le ministre, soient données par ledit entrepreneur.

f) Environ les trois quarts sont terminés.

g) $31,710.

h) Vers le 1er juillet 1910.

4. a) 23 à 25.

b) Moyenne hebdomadaire des ouvriers depuis le comencement jusqu'à date, 26.

c) Les salaires qui ont été payés, sont compris dans le devis, d'après le tableau des salaires équitables fourni par le ministère du Travail.

NAVIRES ACHETES PAR LE MINISTERE DE LA MARINE DEPUIS 1896.

M. BLAIN demande:

Depuis l'année 1896, combien de vaisseaux ont été achetés par le Gouvernement? Quels en sont le nom et le coût de chacun? Où ont-ils été achetés?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. 13 navires ont été achetés.

Nom.	Acheté à:	Prix.
"Princess",	Charlottetown (I.P.-E.)	$45,000
"Restless",	New-Westminster (C.-A.)	18,000
"Hudson",	Saint-John (N.-B.)	3,600
"Newington",	Victoria (C.-A.)	38,000
"Falcon",	Vancouver (C.-A.)	9,000
"Scout",	Kingston (Ont.)	16,669
"Reserve"	Ottawa (Ont.)	3,300
"Bayfield",	Québec (P.Q.)	50,000
"Gulnare",	Charlottetown (I.P.-E.)	36,000
"Shamrock",	Québec (P.Q.)	21,500
"Lady-of-the-Lake",	Selkirk (Man.)	8,000
"Maisonneuve",	Ottawa (Ont.)	8,500
"Christine",	Halifax (N.-E.)	17,000

BUREAU DE LA POSTE A WINNIPEG.

A l'appel de la question posée par M. Haggart (Winnipeg) relativement à l'ouverture du bureau de poste de Winnipeg pour les propriétaires de boîtes:

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Je serai prêt à répondre à cette question demain. Mais en ce qui concerne le paragraphe 11, relatif aux représentations qui ont été faites à ce sujet par des citoyens de Winnipeg, je conseillerai à mon honorable ami de faire une motion demandant un état, car la réponse est énorme et volumineuse.

M. l'ORATEUR: Le paragraphe 11 de cette question reste en suspens comme avis de motion pour un état.

COMPAGNIE DE DRAGAGE DES GRANDS LACS.

M. RALPH SMITH demande:

1. Depuis le mois d'avril 1909, quel dragage a été exécuté à Fort-William pour améliorer les facilités du port comme aussi pour creuser la rivière Kaministiquia, sous l'opération du contrat accordé à la compagnie de dragage des Grands lacs?

2. Quelle a été la quantité de matières enlevées durant cette période, en terre et en roc respectivement?

3. Quel prix a-t-on payé pour ces travaux, et le crédit approprié à cette fin a-t-il été dépassé?

4. Quelles sommes ont été payées à la compagnie, quand le dernier paiement a-t-il été fait, et quelle somme est encore due à la compagnie?

5. Ledit contrat doit-il être prolongé? Dans l'affirmative, pour combien d'années?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Dragage des rivières Kaministiquia et Mission et du bassin pour le terminus du Grand-Tronc-Pacifique à Fort-William.

	Verges cubes.
2. Terre	3,362,661
Roc	36,765
	3,399,426

3. a) Prix conforme au contrat en date du 27 juin 1906:

Rivières Mission et Kaministiquia:

Mesure au bateau: $2 par verge cube pour le roc et 9 cents par verge cube pour les autres matériaux.

Sur place $3 par verge cube pour le roc et 9 cents par verge cube pour les autres matériaux. Les prix ci-dessus comprennent le remorquage à 3 milles ½; si le remorquage doit être fait plus loin, il faut ajouter 1 cent par verge cube et par mille.

Prix conforme au contrat en date du 4 juin 1909:

Rivières Mission et Kaministiquia:

Pour des superficies complètes, draguer une profondeur additionnelle de 3 pieds en plus de la profondeur de 22 pieds demandée dans le contrat primitif.

Mesure au bateau: $2.85 par verge cube pour le roc et 22½ cents pour les autres matériaux. (Pour des superficies incomplètes d'après contrat daté du 26 juin 1906, à une profondeur additionnelle de 3 pieds.)

Mesure au bateau: $2.40 par verge cube pour le roc et 10¼ cents pour les autres matériaux.

Prix conforme au contrat en date du 27 février 1909: Bassin du terminus du Grand-Tronc-Pacifique dans la rivière Mission.

Mesure au bateau: $2.85 par verge cube pour le roc et 16 cents pour d'autres matériaux.

Déversé: Même prix.

Prix supplémentaire pour déverser les matériaux dans les coffres quand une nouvelle manutention est nécessaire, 18½ cents par verge cube.

Mesure sur place: $4 par verge cube pour le roc et 25½ cents pour les autres matériaux.

3. b) Les travaux ont dépassé le montant des crédits.

4. a) $315,017.72. b) 6 nov. 1909. c) $379,200.46.

5. Le contrat primitif a été augmenté le 4 juin 1909 et la quantité de travaux qui restent à faire demandera naturellement plus de temps qu'il n'en avait été prévu dans le contrat primitif

LES FINANCES DE LA COMPAGNIE DU PONT DE QUEBEC.

M. LENNOX demande:

Quelle somme d'argent, ou son équivalent, restait-elle dans la caisse ou à la disposition

de la compagnie du pont de Québec, lors de l'effondrement de ce pont?

2. Qu'est-il advenu de cet argent?

3. Quelque partie de cet argent a-t-elle été payée aux directeurs de la compagnie? Dans l'affirmative, quelles sommes, à qui, et pour quelle raison?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1, 2 et 3. Il n'y avait pas d'argent dans la caisse ou à la disposition de la compagnie du pont de Québec lors de l'effondrement de ce pont.

BUREAU DE LA POSTE A WHITBY.

M. S. SHARPE demande:

1. Quel est le coût total, jusqu'à date, du bureau de poste de Whitby?

2. Quelle était l'estimation primitive?

3. Quel est le surintendant des travaux, quel est son salaire, et depuis combien de temps est-il ainsi employé?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. $23,727.77, y compris le terrain.

2. $33,000, non compris le terrain.

3. a) W. H. Bradshaw; b) $4 par jour de travail; c) depuis le 1er juillet 1909.

PAIEMENTS A DES JOURNAUX DANS LA VILLE DE QUEBEC.

M. PAQUET demande:

1. La compagnie de publication "Le Soleil", la compagnie de publication "La Vigie", la compagnie de publication "The Daily Telegraph", de Québec, ont-elles reçu quelques sommes d'argent des divers départements fédéraux et de la commission du Transcontinental depuis le 1er mars 1908?

2. Dans l'affirmative, quelle somme d'argent chacune de ces compagnies a-t-elle reçue des différents départements fédéraux et de la commission du Transcontinental, et à quelle date?

L'hon. CHARLES MURPHY (secrétaire d'Etat): Je demanderai à l'honorable député de laisser cette question en suspens comme avis de motion.

LA COMMISSION DE LA CONSERVATION DES RESSOURCES NATURELLES ET DES PECHERIES.

M. JAMESON demande:

1. La commission de la conservation des ressources naturelles est-elle chargée de la surveillance, ou est-elle investie du pouvoir d'aviser en ce qui regarde la régie des pêcheries du Canada, ou de quelque division de ce service? Dans l'affimative, quelle est l'étendue de ses attributions?

2. Quelle mesure, s'il en est, a-t-on prise ou se propose-t-on de prendre en cette matière?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur et des Mines):

1. Les pouvoirs de la commission à ce sujet sont prévus par l'article 10 de la loi pour créer une commission de la conservation des ressources naturelles, chap. 27, 8-9 Edouard VII.

2. La commission a nommé un comité des pêcheries, du gibier et des animaux à fourrure en vertu de l'article 10 de cette loi. Le comité fera des travaux de recherche et en temps voulu enverra des recommandations au Gouvernement.

EQUIPAGE ET SALAIRES PAYES SUR LE NAVIRE "EARL GREY".

M. STANFIELD demande:

1. Quels sont le nom, le lieu de résidence, l'emploi sur le navire et le salaire de chaque personne employée sur le steamer du Gouvernement "Earl-Grey"?

2. Ont-elles été engagées? Où chacune d'elles a-t-elle été engagée, et à quel port a-t-elle signé l'engagement?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

ÉQUIPAGE DU "EARL-GREY."

Nom.	Comté d'où il vient.	Emploi.	Salaire.
			$ c.
A. Brown	Queen	Capitaine	135 00
J. L. Read	Prince	Le premier	60 00
L. C. Rhude	King	Le second	45 00
H. R. Cook	Pictou	Télégraphiste	60 00
D. D. Ryan	Queen	Commissaire	60 00
A. Lavers	King	Pointeur	55 00
John McMillan	Queen	Quartier-maître	25 00
John Blue	King	"	25 00
John Campbell	Queen	"	25 00
L. Williamson	"	Charpentier	35 00
Colin McDonald	Pictou	"	35 00
Wm. Landry	King	Matelot	23 00
Wm. Grant		"	23 00
Neil McDonald	Queen	"	23 00
Gilbert DesRoches	Prince	"	23 00
Wm. Poole	King	"	23 00
Wm. Cousins	Prince	"	23 00
Albert McNeil	Queen	"	23 00

M. LENNOX.

ÉQUIPAGE DU "EARL GREY."—*Fin.*

Nom.	Comté d'où il vient.	Emploi.	Salaire.
			$ c.
Dan Matheson	King.	Matelot	23 00
Peter Gillis	"	"	23 00
Geo. LeBlanc	"	"	23 00
Geo. Birch.	Prince	"	23 00
A. Arsenault.	"	"	23 00
Mungo Ferguson.	King	Gardien	23 00
Alex. McDonald	"	Matelot	23 00
Dougal McIsaac.	Queen	"	23 00
Wallace McDonald	"	"	23 00
J. H. Hill	King	Commis aux vivres	45 00
R. Beck.	Ile du Prince-Ed.	2e " "	30 00
Jas. Rice	Pictou.	Cuisinier	40 00
Jas. Shephard.	Queen	2e "	27 00
John McCarvill.	Pictou.	Garçon de table	20 00
Geo. Rice.	Queen	"	20 00
Wm. Beers	King.	"	20 00
Alfred Cheverie.	"	Mousse de l'office	20 00
Maurice Donovan	"	Commissaire du mess	25 00
Tena Trainor	Queen.	Commissaire	13 00
John Gillis	"	Mousse de l'office	17 00
Alex. Campbell	"	Chauffeur.	25 00
B. Crookshand	Angleterre.	Mécanicien-surveillant	121 00
P. W. Lyon	Pictou	Maître-mécanicien	90 00
Wm. Hislop	"	2e mécanicien.	68 18
Edgar Finlayson	Queen.	3e "	50 00
Geo. Harris	Pictou.	4e "	40 00
Alfred Baines.	Angleterre	5e "	50 00
Sam Martin	King.	Huilleur et garde-vivres	30 00
James Donovan.	"	"	30 00
James Arbing.	Queen	"	30 00
T. Buchanan.	Queen.	Huileur	30 00
Jas. Wisener	"	"	30 00
John Steward.	"	"	30 00
H. McEachern.	King.	Maître-chauffeur	27 50
A. Stevenson	Pictou.	"	27 50
A. Herron	Queen.	Chauffeur.	25 00
H. McNeill	"	"	25 00
N. Morrison.	"	"	25 00
R. Davis	"	"	25 00
F. Flynn	"	"	25 00
H. Davison	Prince.	"	25 00
F. Hogan.	Queen.	"	25 00
T. Doyle	"	"	25 00
J. McMaster	Pictou	"	25 00
H. Alchorn	Queen	"	25 00
B. Binns	"	"	25 00
L. Wood	"	"	25 00
F. Coyle.	"	"	25 00
T. Ronahan.	"	"	25 00
P. Matheson.	King.	"	25 00
J. McLean	Queen.	Soutier.	25 00
Geo. Beers.	King.	"	25 00
John Jennings	"	"	25 00
J. F. Hughes	Queen.	"	25 00
E. Cantwell	King.	"	25 00
A. Morrissey	"	"	25 00
Alex. Campbell.	Queen.	Chauffeur.	25 00
Robert Trainor	"	Nettoyeur.	20 00
Wm. Watts.		"	20 00
Alf. Mills.		"	20 00

2. a) Oui; b) Charlottetown (I. P.-E.); c) Charlottetown (I. P.-E.).

BUREAU DE POSTE DE PICTOU (N.-E.).

M. STANFIELD demande:

1. Quel est l'entrepreneur qui a posé la couverture en cuivre du bureau de poste de Pictou (N.-E.), en 1909?
2. Qui a fourni les matériaux?
3. Quels ont été la quantité et le poids des feuilles de cuivre fournies, et quel en a été le prix?
4. Quel a été le coût total de l'entreprise?
5. Qui a inspecté les matériaux et l'ouvrage? Combien lui a été payé pour services d'inspection?
6. L'ouvrage a-t-il été exécuté, et les matériaux fournis, à la suite de soumissions publiques, et en vertu d'un contrat? S'il en est ainsi, qui étaient les soumissionnaires, et quel était le chiffre de chaque soumission?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. W. C. Westmore et compagnie;
2 et 3. L'entreprise a été concédée pour la somme de $1,590, l'entrepreneur fournissant les matériaux; le contrat spécifiait du cuivre de 16 onces, laminé à froid.
4. $1,590.
5. D. H. Waterbury, qui est un fonctionnaire permanent du département et reçoit un traitement annuel.
6. Des soumissions ont été adressées à W. C. Westmore et compagnie et à Scott Brown, mais ce dernier refusa de soumissionner sous prétexte qu'il était trop occupé.

TRANSFEREMENT DU JUGE PRENDERGAST.

M. A. HAGGART demande:

1. Son Honneur le juge Prendergast a-t-il été transféré de la cour suprême de la Saskatchewan à la cour du banc du roi du Manitoba?
2. Dans l'affirmative, Manitoba manque-t-il tellement de personnes de talent qu'il faille aller chercher un juge dans une autre province?
3. Pour quelles raisons le Gouvernement s'est-il départi dans ce cas de la coutume ordinaire qui consiste à choisir les juges parmi les membres du barreau de la province?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice):

1. Oui.
2. Les connaissances légales du barreau du Manitoba ne font aucun doute; l'honorable député est lui-même membre du barreau.
3. Le juge Prendergast, appartenait à la magistrature du Manitoba avant d'aller dans la Saskatchewan. Il retourne maintenant au Manitoba.

COMMISSION INTERNATIONALE DES PECHERIES.

M. J. D. TAYLOR demande:

1. Est-il entendu que les règlements adoptés par la commission internationale des pêcheries viendront en vigueur à la date indiquée dans ces règlements sans que le Parlement ait à s'en occuper?
2. Le Gouvernement a-t-il exprimé son intention de faire et mettre en vigueur des règlements supplémentaires au sujet des pêcheries dans les eaux canadiennes voisines des eaux internationales régies par le traité? Dans l'affirmative, quelle est cette intention?
3. Le Gouvernement des Etats-Unis a-t-il exprimé une semblable intention?

Sir WILFRID LAURIER.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. Le Parlement sera invité à voter une loi concernant ces règlements.
2. Oui; mais seulement pour le fleuve Fraser, et le Canada a déjà en vigueur, à cet endroit, comme dans les autres eaux non comprises dans le traité, des règlements appropriés.
3. Non.

TRANCONTINENTAL NATIONAL. CONCESSION O'BRIEN, FOWLER ET McDOUGALL.

M. LENNOX demande:

1. Depuis l'adjudication de la construction d'une partie du Trancontinental à O'Brien, Fowler et McDougall, a-t-il été fait des estimations des quantités d'ouvrages restant encore à faire et des matériaux qui doivent encore être fournis?
2. Dans l'affirmative, quand ces estimations ont-elles été faites et par qui? Dans la négative, pourquoi ne les a-t-on pas faites?

L'hon. G. P. GRAHAM: (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. On n'a fait l'estimation des parties de cet ouvrage qui restent à terminer, non plus que celle des matériaux dont on pourra encore avoir besoin.
2. Les ingénieurs n'ont pas encore eu le temps de parcourir toute la ligne pour reviser le coût estimatif originaire sur certaines parties de cette ligne, les travaux venant d'être commencés.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL. ENTREPRISE McARTHUR.

M. LENNOX demande:

Qui a signé les estimations du mois de septembre de l'entreprise McArthur, 244 milles à l'est de Winnipeg pour le mois de septembre 1907?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemin de fer et des Canaux): C. O. Foss, ingénieur intérimaire de la section.

DRAGONS ROYAUX CANADIENS A SAINT-JEAN.

M. WORTHINGTON demande:

1. Le Gouvernement étudie-t-il la question de transférer les Dragons royaux canadiens de Saint-Jean à un autre endroit. Dans l'affirmative, à quel endroit et quand s'opérera ce changement.
2. Le Gouvernement étudie-t-il la question de remettre les casernes de Saint-Jean aux autorités du collège Merrivale?

3. Le Gouvernement s'occupe-t-il de la question de construire des casernes ou d'autres bâtisses pour des fins militaires à Saint-Lambert ou près de ce dernier endroit?

4. Le Gouvernement se propose-t-il de se servir des quartiers dits "Governor" du Nouveau-Brunswick à Fredericton pour des fins militaires? Dans l'affirmative, à quelles conditions?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Non.
2. Non.
3. Oui.
4. Non.

EVALUATION DES LIEUSES IMPORTEES.

M. STAPLES demande:

1. Quelle est l'évaluation d'une moissonneuse-lieuse "McCormick", de six, de sept et de huit pieds pour des fins de douane importée au Canada?

2. La même évaluation existe-t-elle dans le cas d'une "Deering" même grandeur? Dans la négative, quelle est l'évaluation?

3. Quelle est l'évaluation d'une faucheuse de quatre, de cinq et de six pieds pour des fins de douane?

4. Quelle était l'évaluation de toutes ces machines en 1896, 1900 et 1904?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur et des Mines):

1 et 2. L'évaluation pour des fins de douanes d'une lieuse "Deering" et d'une lieuse "McCormick" se répartit comme suit: moissonneuse-lieuse de six pieds avec son charriot, $107.50; moissonneuse-lieuse de sept pieds avec charriot, $110.50; moissonneuse-lieuse de huit pieds avec charriot et troc en forme de T, $130.

3. L'évaluation qui éxiste actuellement pour des fins de douanes sur des moissonneuses de quatre, de cinq et de six pieds importées en gros se répartit comme suit: moissonneuse de quatre pieds tirée par un cheval, $34 et $35; moissonneuse de quatre pieds et demi, $38.50; moissonneuse de cinq pieds, $41; de six pieds, $42.

4. L'évaluation des machines ci-dessus mentionnées en 1896, 1900 et 1904, était comme suit: moissonneuses-lieuses 1896 du n° 1 au n° 25, $100 (charriot, $5 supplémentaires); 26 à 50, $97.50 (charriot, $5 supplémentaires); de 61 à 75, $95 (charriot, $5 supplémentaires); de 76 à 125, $92.50 (charriot, $5 supplémentaires); de 125 et plus, $90 (charriot, $5 supplémentaires).

Moissonneuses-lieuses de toutes quantités et de tous genres y compris le charriot, $102. Moissonneuses-lieuses, 1904, pour une faulx de six et sept pieds y compris le charriot à lier et le troc, $110. Faucheuses, 1906 de quatre et demi et de cinq pieds depuis 1 jusqu'à 25, $34 chacune; de 26 à 50, $33 chacune; de 51 à 75, $32 chacune; de 76 à 125, $31 chacune; de 125 et plus, $30 chacune.

Faucheuses, 1900, portant une faulx de quatre pieds tirées par un seul cheval, $33; portant une faulx de cinq pieds, $37; portant une faulx de six pieds, $39. Moissonneuses, 1904, pour une faulx de quatre pieds, tirée par un seul cheval $32; portant une faulx de cinq pieds, $36; portant une faulx de six pieds, $37.

IMPORTATIONS AU YUKON.

M. McCARTHY demande:

1. Combien de dollars valant de marchandises ont été importés au Yukon, franco, sous l'item 460 du tarif depuis le commencement de l'année 1906.

2. Combien de dollars valant de marchandises ont été importés au territoire du Yukon, franco, sous l'item 461 du tarif depuis le commencement de l'année 1906?

3. Combien de dollars valant de marchandises sont entrés au Yukon en payant l'impôt d'après l'item 461 du tarif, depuis le commencement de l'année 1906?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur et des Mines):

1. La valeur des importations au Yukon durant les années de calendrier de 1906 à 1909 inclusivement, se répartissait comme suit, d'après l'item 460 du tarif:

1906	$ 37,690
1907	10,404
1908	142
1909	.....
Total	$ 48,236

2. La valeur les importations au Yukon durant les années de calendrier de 1906 à 1909 inclusivement, se répartissent comme suit, d'après l'item 461 du tarif:

1906	$ 65,388
1907	124,372
1908	387,997
1909	239,735
Total	$817,492

3. La valeur des importations au Yukon durant les années de calendrier depuis 1906 à 1909 inclusivement, se répartissait comme suit sous l'item 461a du tarif:

1906	
1907	$119,674
1908	16,850
1909	47,380
Total	$183,904

BAUX POUR EXPLOITATION DU PETROLE SUR LA RIVIERE ATHABASKA.

M. McCARTHY demande:

1. Quels sont les endroits où l'on a trouvé jusqu'à ce jour du pétrole sur la rivière Athabaska entre Athabaska-Landing et le lac Athabaska?

2. Combien de ces droits ont été découverts par l'huile qu'on y trouve? Quels sont les permis accordés jusqu'à ce jour, et

sur le rapport de qui ces permis ont-ils été accordés?

3. Quand ces rapports ont-ils été faits, et comment doit s'y prendre celui qui désire louer pour se procurer copie des documents qui se rapportent à ces découvertes, de façon à obtenir les renseignements nécessaires sur les ressources de cette région telles que démontrées?

4. Quels sont les règlements, s'il s'en trouve, qui sont en vigueur pour le loyer du terrain où se trouve du sable à goudron?

5. Quelles sont les demandes parvenues au département pour le prolongement du temps au cours duquel on peut faire l'exploitation du pétrole ou du sable à goudron dans les terrains ainsi loués?

6. Le département fait-il quelque effort pour s'assurer de l'existence ou de l'étendue de ce pétrole, de ce sable à goudron, du gaz, du sel ou de l'asphalte dans cette région?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. On a reçu en tout environ 280 demandes pour la réserve des endroits où l'on trouve du pétrole sur les deux rives de la rivière Athabaska, depuis un point qui se trouve a environ trois milles en amont de l'embouchure de la Crique-au-Cheval jusqu'à l'embouchure de la rivière Tar. Toutes ces demandes, à l'exception de quatorze, ont été rejetées.

2. Six. On n'a pas accordé de permis, car les règlements ne prévoient qu'au cas de vente et nous n'en avons opéré aucune. Des rapports ont été faits par MM. S. T. Blackwell, Alfred Van Hammerstein, Robert Volkosffky, William Dwyer et F. B. Smith.

3. Au cours de l'année 1909. Ces rapports ne donnent de détails que sur la location particulière dont ils font mention. On pourrait les publier si avis de motion est déposé à cet effet.

4. Tels règlements ne sont pas en vigueur.

5. W. A. Campbell a demandé un prolongement de temps pour son bail de louage d'un puits à pétrole, sous le prétexte qu'il a un outillage sur les lieux.

6. Pas jusqu'à présent.

Note.—Le sable à goudron fut mentionné dans le rapport du service géologique de 1873-74, page 22: il est décrit dans le rapport de 1875-76, page 92. Ces gisements ont été examinés par Bell en 1882 (Rapport annuel des explorations géologiques, 1882-84, partie CC), et par M. McConnell en 1888 (Rapport annuel, vol. V., partie DD).

M. McConnell estime que ce sable à goudron couvre au moins 1,000 milles carrés et contient 28.4 milles cubes de matières du bitume dans une proportion de 6.5 milles cubes. De 1894 à 1900 le département de la géologie a dépensé $38,501.24 à percer des puits comme expérience dans l'Ontario, et depuis cette date il a dépensé $11,500 à poursuivre ces travaux. On laisse maintenant à l'entreprise privée de prospecter et de développer ces ressources.

TERRAINS DE L'ETAT A SAINT-JEAN.

M. HUGHES demande:

1. Combien d'acres de terre le Gouvernement possède-t-il à Saint-Jean, province de Québec?

2. Tous servent-ils à des fins militaires et quelles troupes s'y trouvent actuellement?

3. A-t-on l'intention de vendre ces terrains?

4. Quelles sont les bâtisses qu'on y trouve?

5. A qui cette propriété sera-t-elle vendue et invitera-t-on la concurrence publique?

6. Si on ne la vend pas, invitera-t-on la concurrence publique, ou la vente se fera-t-elle à l'encan public ou par vente privée?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. 99 acres.

2. a) Non; tout ce terrain ne sert pas exclusivement à des fins militaires; b) les troupes suivantes sont casernées à Saint-Jean, province de Québec: Escadron A des Dragons Royaux Canadiens, 90 membres; n° 4 du corps médical de l'armée permanente, 6 membres; nombre total des officiers, des sous-officiers et des soldats, 96.

3. Non.

4. Les casernes de Saint-Jean, comprenant:

Quartiers pour les soldats	2
Quartiers pour les officiers	1
Quartiers pour les hommes mariés	1
Hôpital	1
Salle de garde	1
Salle d'exercice	1
Nouvelle étable	1
Ateliers pour l'ingénieur	1
Remises	2
Pesée Fairbanks	1
Ancienne salle d'exercice	1
Magasin à huile	1
	14

5 et 6. Même réponse que celle donnée à la troisième question.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION

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

Copie de tous ordres et instructions donnés à A. S. Williams, avocat du département des Affaires indiennes, et à S. Swinford, inspecteur des Indiens à Winnipeg, au sujet de leur travail parmi les Indiens de la réserve Saint-Pierre, Manitoba.—M. Bradbury.

Etat indiquant les sommes versées à la compagnie de publication du "Whig" pour travaux d'impressions et pour annonces par aucun département du Gouvernement à l'exception de ceux de la Milice et de la Défense et de la Marine et des Pêcheries, chaque année depuis 1896 jusqu'à ce jour.—M. Edwards.

Copie de toute correspondance échangée avec le major Lydon, ou toute autre personne, au sujet de la demande faite au nom du corps

de cadets écossais de Montréal à l'effet d'obtenir l'importation franche de droits de douane de certains articles d'uniformes et d'équipement qui ne sont pas manufacturés en Canada.—M. Worthington.

Copie de tous les décrets du conseil, correspondance, rapports et documents se rapportant au droit ou privilège d'élever le niveau des eaux du lac Clair, province du Manitoba, dont demande a été faite par une compagnie à l'effet de créer de la force ou énergie sur la rivière Petite-Saskatchewan.—M. Roche.

Copie de toutes feuilles de paie, comptes et pièces justificatives pour gages, matériaux et autres dépenses se rapportant aux travaux du havre de refuge à Skinner's-Cove, comté de Pictou (N.-E.), en 1907, 1908 et 1909.—M. Stanfield.

Copie de toutes feuilles de paie, comptes et pièces justificatives pour gages, matériaux et autres dépenses se rapportant à la chaussée entre Caribou et l'île Caribou, comté de Pictou (N.-E.), en 1907, 1908 et 1909.—M. Stanfield.

Copie de toutes feuilles de paie, comptes et pièces justificatives pour gages, matériaux et autres dépenses se rapportant aux travaux de construction du havre de refuge de Toney-River, comté de Pictou (N.-E.), en 1907, 1908 et 1909.—M. Rhodes.

Copie de toute correspondance, soumissions, références, rapports, relevés et décrets du conseil relatifs à l'ajustement de l'item en litige de 581 verges cubes d'excavation, spécifié comme devant être réduit à $10 au lieu de $2.50 la verge cube, tel que mentionné dans une lettre de l'auditeur général au secrétaire de la commission du chemin de fer transcontinental en date du 18 août 1909.—M. Lennox.

ADOPTION D'UNE MOTION RELATIVE AU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

M. G. V. WHITE (Renfrew-nord) propose le dépôt des documents suivants:

Copie de tous arrêtés du conseil, rapports, correspondance et documents, non déjà présentés, se rapportant à la construction du canal de la baie Georgienne, ou d'une partie quelconque dudit canal ou relativement aux relevés topographiques;—aussi toutes offres, propositions et négociations écrites, non déjà présentées, relativement à la construction dudit canal, ou d'une partie quelconque de ce canal, par une compagnie, une corporation ou un syndicat, se rapportant à la garantie par le gouvernement d'obligations destinées à prélever le capital nécessaire pour la construction dudit canal.

—Monsieur l'Orateur, en prenant la parole sur l'importante question du transport, surtout en ce qu'elle a trait aux avantages que le commerce du Canada retirera de la construction du canal de la baie Georgienne, je me rends compte de mon inhabileté à traiter le sujet comme il convient. Toutefois, je sais à quel point le transport à bon marché importe au Canada, je sens aussi que le devoir m'incombe, en tant que membre de la Chambre, d'appeler l'attention du Parlement sur des questions qui touchent au bien-être du pays en général et non pas seulement à l'intérêt de la circonscription dont j'ai l'honneur d'être le représentant.

Il y a quelque temps, le très hon. premier ministre (sir Wilfrid Laurier) déclarait à Toronto que nous avons, en tant que jeune nation, à résoudre des problèmes beaucoup plus importants que celui de la défense, et qu'au nombre de ces problèmes d'importance primordiale se trouve celui du transport C'est Macaulay, je crois, qui a dit qu'à part la découverte de l'alphabet et de la presse à imprimer, les inventions qui ont le plus favorisé le triomphe de la civilisation sont celles qui ont contribué à abréger les distances. Cette parole s'applique avec une justesse toute particulière à un pays aussi vaste que le nôtre. Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour constater que par sa situation géographique le Canada tient la clé de la situation en ce qui concerne la question du transport par eau sur le continent nord-américain. Le fait est admis par nos voisins du sud aussi bien que par nous-mêmes.

Notre jeune pays est déjà bien pourvu de voies ferrées. Par le parachèvement, en 1885, du Pacifique-Canadien, réseau aujourd'hui reconnu comme l'un des plus importants de l'univers et dont les recettes brutes égalent le chiffre du revenu du Dominion pour le dernier exercice, l'océan Atlantique et le Pacifique furent mis en communication. L' "Annuaire Statistique" fait voir qu'en 1908 il y avait au Canada quelque 23,000 milles de chemins de fer en exploitation. A l'heure actuelle, on est à construire deux autres voies transcontinentales, celles du Grand-Tronc-Pacifique et du Nord-Canadien, sans compter un grand nombre d'embranchements, et le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) déclarait l'autre jour que l'on entreprendrait bientôt la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Nous avons besoin de nos chemins de fer, mais il importe aussi de développer et d'améliorer nos voies navigables, moyens de communication que la nature a mis à notre disposition et qui conviennent tout particulièrement au transport des produits lourds et encombrants. Croire que l'amélioration de nos voies navigables entravera le développement des chemins de fer est une erreur qui semble plus ou moins répandue. A l'appui de ce que j'avance, qu'il me suffise de rappeler que les trois plus hautes autorités en matière de transport moderne, sir Thomas Shaughnessy, sir William Van Horne et James J. Hill se sont prononcés en faveur de la construction du canal de la baie Georgienne. A un banquet que la chambre de commerce de Toronto lui offrait le 15 juin 1908, sir Thomas Shaughnessy disait:

Mais si nous nous préoccupons de la classe agricole, si nous favorisons l'épanouissement de l'agriculture et de l'horticulture, l'exploitation des mines et des forêts, il est au Ca-

nada d'autres choses encore que nous devrons faire si nous voulons accomplir entièrement notre destinée. Nous avons nos voies navigable de l'intérieur. Nous devons nous efforcer d'abréger la distance entre la baie Georgienne et le bord de la mer, et d'améliorer les voies de transport afin que le trafic puisse s'effectuer en des conditions plus économiques.

Monsieur l'Orateur, j'ai par devers moi certaines statistiques relatives au développement des voies navigables de l'Europe et d'ailleurs; elles semblent indiquer que si l'étranger a su tirer parti de ses moyens naturels de transport par eau, le Canada, sous ce rapport, est resté dans le statu quo. D'après le grand statisticien anglais Mulhall, la longueur des voies navigables d'Europe est de plus de 77,000 milles, dont 13,293 sont représentés par les canaux. La longueur totale des canaux de l'univers est de 26,000 milles, représentant une dépense de plus de deux trillions de dollars. Les Iles britanniques possèdent quelque 4,000 milles de canaux; l'Allemagne est dotée de 10,000 milles de voies navigables intérieures, dont 3,000 milles ont dû être creusés. Du seul chef des canaux, l'Allemagne a dépensé $60,000,000, et elle s'occupe en ce moment de faire exécuter sur ses voies navigables des travaux d'amélioration dont le coût se chiffre à plusieurs centaines de millions de dollars. M. Mason, consul général d'Allemagne aux Etats-Unis, dit à ce propos:

L'Allemagne a prévu que dans un système complet de transport, le rôle véritable des chemins de fer consiste à transporter les voyageurs et les marchandises fabriquées avec la matière première mises à leur portée par les voies navigables.

La longueur des canaux de la France est d'environ 3,000 milles. Depuis 1814, les ports et les voies navigables de la France ont coûté $750,000,000, ses chemins de fer, $700,000,000, et ses routes carrossables, $600,000,000. A l'époque où, faisant partie du cabinet français, il était chargé des matières relatives au transport, M. de Freycinet disait:

C'est chose admise que les voies navigables et les voies ferrées sont destinées non pas à se supplanter, mais à se compléter mutuellement. Le trafic se partage naturellement entre les unes et les autres. Les voies navigables ont en partage les produits lourds de relativement peu de valeur, dont le transport ne doit pas coûter cher. En transportant à bon marché le charbon et les produits à l'état brut, elles fournissent aux chemins de fer des aliments dont ils profitent par la suite.

On voit par là que la France et l'Allemagne s'accordent à reconnaître que l'amélioration de leurs voies navigables n'entrave pas le développement de leurs voies ferrées. La Chine possède quelque 5,000 milles de canaux; les 1,240 milles de voies navigables de l'intérieur de la Belgique ont coûté entre $80,000,000 et $100,000,000; au cours de ces années dernières, l'Autriche-Hongrie a fait, à l'égard de ses cours d'eau et de ses canaux, une dépense de $200,000,000; la longueur de ses canaux est de 1,700 milles, et celle de ses voies navigables naturelles, de plus de 5,000 milles. En Grèce, le canal de Corinthe, de 4 milles de longueur, a coûté $500,000 et dispense les navires de franchir une distance de 100 à 175 milles. La Russie projette d'établir entre la mer Noire et la Baltique, au coût approximatif de $100,000,000, une voie navigable de 27 pieds de profondeur et d'une longueur de 1,000 milles.

Quant aux Etats-Unis, ils possèdent 4,000 milles de canaux dont environ 2,000 ont été abandonnés, et cela pour la raison énoncée dans le dernier message que l'ex-président Roosevelt adressait au Congrès, en décembre 1908, message où il disait:

On devrait prendre dès la présente session du congrès, à l'égard de l'amélioration de nos voies navigables de l'intérieur, des mesures dont l'effet sera de nous doter de cours d'eau non seulement navigables, mais fréquentés par des navires. Ces voies navigables, où le trafic accuse presque partout une décroissance constante, ont occasionné une dépense de plusieurs centaines de millions de dollars. Cet état de choses est la conséquence directe de l'absence de toute prévoyance et de tout plan d'ensemble à l'égard de l'amélioration des voies navigables. Il est évident que nous ne pouvons pas continuer à dépenser ainsi en pure perte les deniers de l'Etat. Il est de mauvaise politique de faire des dépenses pour de la navigation intérieure que l'on n'a pas.

L'examen de l'état du Mississipi et de ses principaux tributaires révèle de nombreux exemples de véritable gaspillage résultant des méthodes qui ont prévalu jusqu'ici à l'égard de la prétendue " amélioration " de l'Ohio, qui, commencée en 1824, s'est poursuivie pendant un demi-siècle à la faveur d'un plan unique. En 1875, on adopta un plan nouveau que l'on suivit pendant vingt-cinq ans. En 1902, on adopta encore un plan différent, et au train dont on en poursuit l'exécution, il s'écoulera vingt ou même cent ans avant que le fleuve soit navigable.

Ces méthodes peu clairvoyantes, vacillantes et futiles sont accompagnées de la diminution du trafic des voies navigables, de la situation de plus en plus embarrassée du trafic sur terre, du retour plus fréquent des inondations et du gaspillage des deniers publics. Pour remédier à cet état de choses, il faut renoncer aux méthodes qui ont si pitoyablement échoué et en adopter de nouvelles qui soient conformes aux aspirations et aux besoins de la population.

Dans le rapport sur la mesure déposée à la première session de la présente législature du congrès, le secrétaire d'Etat à la guerre disait:

Le plus grave inconvénient de la méthode suivie jusqu'ici réside en l'absence d'autorité exécutive en ce qui concerne la conception de plans d'ensemble embrassant le pays tout entier ou ses divisions naturelles. Je me range volontiers à cet avis. Non seulement les méthodes actuelles ne réussissent pas à nous

donner la navigation intérieure, elles sont aussi préjudiciables à l'armée. Ce détail de l'administration civile auquel le génie se trouve censément assujeti sans cesse diminue nécessairement la capacité de notre effectif. Certes, les ingénieurs militaires ont accompli, au point de vue de la construction, un travail excellent; mais par leur formation aussi bien que par les traditions, ils ne sont pas préparés à se placer au point de vue élevé, à recueillir et à transmettre au Congrès, sur le commerce et l'industrie, les renseignements et les prévisions dont doit dépendre dans une si large mesure l'amélioration des voies navigables. En outre, ils ne se sont pas rendu compte du fait d'importance primordiale que chaque cours d'eau constitue une unité depuis sa source jusqu'à son embouchure et que ses divers usages sont subordonnés les uns aux autres.

Des membres distingués du corps de génie ont même affirmé dernièrement sous leur signature que les voies de navigation ne dépendent pas de la conservation des forêts dans le voisinage de leurs sources. Cette opinion est contraire à tous les derniers travaux des bureaux scientifiques du Gouvernement. Un médecin qui n'aurait pas foi en la vertu du vaccin serait mal choisi pour enrayer une épidémie de petite vérole, et il n'y aurait pas lieu de confier la direction du service hygiénique de la Havane ou de Panama à un docteur qui douterait que les moustiques transmettent la fièvre jaune. Il en est ainsi de l'amélioration de nos rivières; il n'est plus sage ni prudent de confier cette tâche colossale à ceux qui ne saisissent pas les rapports essentiels entre la navigation et le progrès général et qui ne se pénètrent pas et ne font pas usage des données admises au sujet de nos cours d'eau.

Tant qu'on n'appliquera pas les méthodes modernes à l'amélioration des rivières, les résultats ne répondront pas aux exigences de cette nation moderne. Il faut faire face à ces exigences sans plus de délais ni de tergiversations. Le projet qui semble promettre les meilleurs et les plus prompts résultats est celui d'une commission permanente ayant mission de coordonner les travaux de tous les départements administratifs concernant les voies de navigation et de mener un plan d'ensemble et d'en surveiller l'exécution. Sous la direction d'une telle commission, on pourrait confier la construction au service des terres à dessécher ou aux ingénieurs militaires qui, travaillant de concert avec un nombre suffisant d'ingénieurs civils, pourraient poursuivre les travaux en temps de guerre, ou bien l'entreprise pourrait être partagée entre le service des terres à dessécher et le corps de génie. Les fonds seraient pris sur le revenu ordinaire, si cela semblait sage; sinon sur le produit de la vente d'obligations. L'essentiel est que l'entreprise se poursuive d'après les meilleurs plans et avec le moins de retard possible. Nous devrions avoir de nouveaux modèles et une organisation nouvelle pour dresser les plans et diriger les travaux. Le temps de badiner au sujet de nos voies de navigation est passé. Le pays attend des résultats.

J'ai aussi un extrait d'un rapport récent du commissaire des municipalités au sujet du transport par eau aux Etats-Unis, extrait qui énumère de nouvelles raisons d'abandonner certains canaux américains. Ce rapport dit:

Parmi les motifs d'abandonner certains canaux sont le choix peu sage fait tout d'abord du tracé de certains d'entre eux, la mauvaise administration, la division des pouvoirs quant aux installations terminales et aux mouvements stratégiques et surtout l'impuissance des canaux de halage à s'adapter aux exigences du transport moderne. Presque tous les canaux les plus fréquentés à l'heure qu'il est sont les canaux à navires qui forment de courts chaînons entre les voies naturelles de navigation et qui ouvrent aux gros vaisseaux de longues voies de transport par eau.

Je constate aussi que la conférence relative à la conservation des cours d'eau de l'Amérique du Nord, qui s'est réunie à Washington l'an dernier, a signalé nos voies de navigation à l'attention du public. Voici:

Nous reconnaissons que les cours d'eau sont une ressource de première importance, et nous considérons que leur usage pour l'approvisionnement des familles et des municipalités, l'irrigation, la navigation et la force motrice intéresse aussi le public et peut, à bon droit être réglementé par l'Etat. Nous sommes donc en faveur du développement complet et concomitant des cours d'eau et de leurs sources pour toutes les fins utiles auxquelles ils peuvent servir.

C'est aux fins domestiques et municipales que l'eau sert principalement et est le plus nécessaire. Conséquemment, nous sommes d'avis que les lois doivent reconnaître ce principe et, au besoin, subordonner à celui-ci les autres usages qu'on peut faire de l'eau.

On reconnaît généralement l'avantage économique du transport par eau comparé au transport par terre, ainsi que ses avantages en autant qu'il restreint la consommation des ressources non renouvelables, la houille et le fer, et qu'il favorise le commerce. Par conséquent, nous approuvons le développement de la navigation à l'intérieur d'après des plans d'ensemble de nature à assurer le progrès uniforme de l'entreprise et l'usage le plus complet des cours d'eau pour toutes les fins. De plus, nous croyons que toutes les voies navigables ainsi développées doivent continuer à appartenir exclusivement à l'Etat et à être administrées uniquement par lui.

Avant de discuter le rapport relatif au projet du canal de la baie Georgienne, qui a été déposé sur le bureau de la Chambre à la dernière session, je désire offrir mes félicitations à la commission d'ingénieurs chargée des études préliminaires. Son rapport renferme quantité de renseignements utiles présentés de manière à en rendre la lecture intéressante et instructive. Ayant eu l'avantage de suivre un cours de génie civil, je me crois en état d'apprécier la valeur de ce travail. Je ne m'occuperai que des recommandations et des conclusions soumises par la commission chargée de

faire une enquête sur la possibilité et le coût de la construction d'une voie de navigation en eau profonde depuis les Grands lacs jusqu'au littoral, en passant par la rivière aux Français et par l'Ottawa. Voici la première conclusion de la commission:

Il est possible d'établir en dix ans, au prix de cent millions de dollars ($100,000,000) une voie de navigation de 22 pieds de profondeur à l'usage des plus gros bateaux qui fréquentent les lacs, et les frais annuels d'entretien seront d'environ $900,000, y compris l'emmagasinement des sous-bermes pour mieux régulariser le trop-plein des eaux de l'Ottawa.

Cette commission d'ingénieurs a recherché quel serait le coût de deux routes et elle a obtenu les résultats suivants:

RESUME DE L'ESTIMATION.

Route A.—Via Montréal, lac Saint-Louis, Sainte-Anne-de-Bellevue, chenal du Rocher-Fendu, Coulonge, Pembroke, Des Joachims, Mattawa, lac Talon, North-Bay, lac Nipissing et rivière des Français.

Ecluses, barrages, chenaux, jetées, éclairage, indemnités..	$88,626,108
Dépenses éventuelles, travaux de l'ingénieur, administration, etc..	8,862,892
Emmagasinement des sous-bermes, réservoirs, téléphones, etc..	2,200,000
Total..	$99,689,000
Réservoir d'alimentation au faîte de partage, s'il devient nécessaire..	987,485

Route B.—Même parcours que pour la route A, sauf que l'on suit la rivière des Prairies, l'un des bras de l'Ottawa, au nord de l'île de Montréal, au lieu du lac Saint-Louis et du Saint-Laurent, en amont de Montréal.

Ecluses, barrages, chenaux, jetées, éclairage, indemnités..	$83,354,508
Dépenses éventuelles, travaux de l'ingénieur, administration, etc..	8,335,492
Emmagasinement des sous-bermes, réservoirs, téléphones, etc..	2,200,000
Total..	$93,890,000

En ajoutant $987,485 pour le réservoir d'alimentation au faîte de partage, comme dans le cas précédent, la commission a calculé le coût de l'entretien qui s'élève à environ $900,000, ainsi que je l'ai déjà dit.

La distance entre le port de Montréal et le village de la rivière des Français, sur la baie Georgienne, est de 440 milles. La différence de niveau entre le port de Montréal jusqu'au faîte de partage est de 659 pieds et on peut surmonter cet obstacle au moyen de 23 écluses présentant une différence de niveau de 5 à 50 pieds et la descente de 98 pieds depuis le faîte de la baie Georgienne peut s'effectuer au moyen de quatre écluses de 21 à 29 pieds de hauteur—27 écluses en tout reliant 23 nappes d'eau de différentes longueurs.

On peut emmagasiner dans son propre plateau d'épanchement ou dans les plateaux voisins une quantité d'eau suffisante pour établir un plan d'eau supérieur au-dessus du lac Nipissing. L'emploi du plan d'eau du lac Nipissing comme bief de partage augmenterait d'au moins $10,000,000 le coût de l'entreprise et ajouterait 12 autres milles de canalisation.

M WHITE.

Le rapport fait observer qu'il y a deux moyens de franchir le faîte de partage:

1. En continuant le niveau du lac Nipissing jusqu'aux écluses du Paresseux ce qui mettrait le faîte de partage au niveau exhaussé du lac Nipissing.
2. En exhaussant à un niveau uniforme tous les lacs situés entre le lac Nipissing et les écluses du Paresseux de manière à former un faîte de partage au-dessus du niveau du lac Nipissing.
3. En augmentant l'approvisionnement du plateau d'épanchement du nord ou en ayant recours à d'autres sources.

Le premier projet établit le faîte de partage à une hauteur de 648 pieds sur une distance de 56 milles ½ depuis les chutes de la Chaudière à la sortie du lac Nipissing jusqu'aux écluses du Paresseux au pied du lac Talon, qui serait alimenté par les bassins des lacs Nipissing, à la Truite, à la Tortue, Talon et Nosbonsing, dont la superficie totale est de 4,420 milles carrés. Ces bassins fournissaient ensemble un volume minimum d'eau dépassant 4,500 pieds cubes par seconde dont le cours serait régularisé à la décharge actuelle du lac Nipissing aux chutes de la Chaudière. Ce volume est évidemment beaucoup plus considérable qu'il n'est nécessaire pour les plus grands besoins du canal, de sorte qu'il est inutile de discuter plus longtemps au sujet de l'alimentation de ce plan d'eau.

Ainsi, en ce qui a trait à un approvisionnement suffisant d'eau, il n'y a aucun doute pour ce qui regarde la première méthode, mais quant à la différence du coût, les ingénieurs ont cru bon d'adopter le second projet:

Le second moyen est celui qui s'applique au projet tel qu'énoncé et exige l'établissement d'un bief de partage à une hauteur de 677 pieds, ou de 29 pieds au-dessus du niveau exhaussé du lac Nipissing, s'étendant depuis les petits lacs d'en haut ou depuis les sources du ruisseau Ojibwaysippi, à l'ouest, jusqu'au pied du lac Talon, à l'est, et comprenant les lacs à la Truite et à la Tortue, la rivière Petite Mattawan et le lac Talon, soit une distance d'environ 24 milles.

On obtiendra ce résultat au moyen de dix petits barrages en terre glaise battue, à l'ouest, et d'un barrage à déversoir en béton immédiatement en avant du déversoir actuel de la chute du lac Talon, à l'est. Ces ouvrages auront pour résultat d'exhausser de 41 pieds 7 pouces le lac Talon et de 14 pieds 3 pouces les lacs à la Truite et à la Tortue, au-dessus de leur niveau actuel, ce qui créera un plan d'eau supérieur ayant 22 milles carrés 4-10 de superficie.

Cette hauteur de 677 pieds est la hauteur à laquelle on peut le plus économiquement exhausser le niveau des eaux de ces lacs, afin de s'en servir comme faîte de partage, tant au point de vue de la hauteur relative dont dépend le coût de la construction des écluses aux deux bouts du canal qu'au point de vue de la diminution des tranchées nécessaires pour supprimer la différence des niveaux. En fixant le plan d'eau supérieur à 651 pieds on obtient dans le réservoir supérieur 6 pieds d'eau au-dessus du tirant minimum de 20 pieds sur les heurtoirs des écluses du faîte de partage.

Ainsi, on voit qu'en raccourcissant le parcours d'environ dix milles, on obtiendra assez d'eau pour les besoins du canal en ayant recours au second moyen. Le rapport ajoute:

Le volume d'eau de l'Ottawa et de la rivière des Français suffit amplement à tous les besoins.

Au sujet de la régularisation du cours de l'eau, le rapport dit:

La vallée ou le bassin de l'Ottawa, est borné au nord par la ligne faîtière qui se trouve à l'ouest du ressaut qui indique le pied du versant de la baie d'Hudson; à l'ouest et au sud ce ressaut indique le plateau d'épanchement des Grands lacs et du Saint-Laurent. La vallée ainsi entourée à une superficie de 55,700 milles carrés dont les eaux s'épanchent dans les ruisseaux et les rivières pour se jeter ensuite dans le cours d'eau principal. Il faut tenir compte des eaux pluviales et de la fonte des neiges dans cette étendue de pays seulement. De cette surface totale, 45,000 milles carrés sont au nord de la rivière et 10,000 milles carrés—presque tous dans Ontario—sont situés au sud. La superficie septentrionale, de Montréal à Mattawa, forme un rectangle de 300 milles à l'est et à l'ouest par 150 milles au nord et au sud. Ce rectangle est presque divisé en deux parties égales par la vallée de la Gatineau.

La moitié occidentale ou le bassin supérieur de l'Ottawa renferme les grands lacs—Victoria, Expanse et des Quinze, avec un élargissement de l'Ottawa dans la direction de l'Ouest—et le lac Témiskaming. A cet endroit, les rivières Blanche et Montréal se jettent dans l'Ottawa et le volume d'eau continue à couler au sud jusu'à Mattawa. Les eaux du printemps qui viennent grossir l'Ottawa peuvent être retenues et emmagasinées tout le long de son bassin domestique, dans les pires conditions, les biefs ne déverseront pas, la vitesse du courant ne dépassera pas trois milles à l'heure et les écluses pourront fonctionner, c'est-à-dire qu'on réalisera, pour ainsi dire, la navigation en eau asservie.

Les écluses-ascenseurs ordinaires sont les plus convenables aux conditions du canal. Leur longueur minimum devrait être de 650 pieds entre les portes, 65 de largeur libre, et 22 pieds de profondeur partout.

Les portes devront être en acier, et comme précaution de sûreté, il devrait y avoir deux paires de portes supérieures et deux paires de portes inférieures, avec des portes additionnelles inférieures pour l'écoulement de l'eau, si c'est nécessaire. Les écluses devraient être construites en béton, avec de longs piliers d'abords en encoffrement continus à chaque extrémité.

Toutes les écluses devront être placées sur de bonnes fondations sur le roc.

Le fait que toutes les écluses seront sur de bonnes fondations sur le roc est d'après moi très important.

Le nombre de biefs sur le parcours sera de 23, et il y aura deux écluses en succession aux rapides du Rocher Capitaine et aux rapides supérieurs et inférieurs du Paresseux.

Les écluses auront 650 pieds de long et 65 pieds de large, avec une profondeur de 22 pieds sur les seuils. Ces dimensions permettront le passage des plus gros vaisseaux des grands lacs, et elles permettront même d'en augmenter probablement le tonnage. Il y aura double porte à chaque extrémité des écluses, et si parfois il était nécessaire d'avoir plus d'espace sur la longueur, on pourrait obtenir 707 pieds de longueur en laissant ouvertes les deux portes de dedans des écluses. Certains bateaux des lacs qui servent au transport du minerai de fer ont, ainsi qu'on l'a dit jusqu'à 605 pieds de longueur. Les transports ordinaires de 6,000 à 10,000 tonneaux, ont de 350 à 500 pieds et plus de longueur.

La conclusion n° 5 porte sur les écluses:

Il faudra 18 écluses principales, dont quelques-unes seront considérables, et toutes seront avec fondations sur le roc.

La régularisation de l'eau à l'aide de ventelles est amplement suffisante dans la plupart des cas que l'on a rencontrés, et des ventelles en pierre pour la régularisation du trop-plein des eaux sont adaptées aux autres biefs.

6. Les chenaux creusés sous l'eau avec bords au-dessus de l'eau devront avoir une largeur minimum de 200 pieds au fond et les chenaux submergés une largeur minimum de 300 pieds au fond, avec des piliers-balises à différents intervalles, et la profondeur minimum devrait être partout de 22 pieds. Le plan comporte: 28 milles d'excavation, 66 milles de creusage sous l'eau, et 346 milles de navigation de lacs et rivières avec une largeur variant entre 30 pieds et un demi-mille.

Cela équivaut à 6.36 pour cent de la longueur totale en excavation, pour les écluses, 15 pour 100 de dragage du chenal et 78.64 pour 100 de rivières et lacs sans nécessité d'améliorations. On voit par là, monsieur l'Orateur, combien petite est la partie du parcours que ce canal demandera en travaux artificiels.

L'article n° 7 porte sur la durée du trajet des transports.

La durée totale du trajet d'un transport des lacs d'une vitesse maximum de 12 milles, sans retards aux écluses ou sans rencontre des autres bateaux, depuis la rivière des Français jusqu'à Montréal sera de 70 heures. La saison de navigation aura en moyenne 210 jours entre mai et novembre.

C'est l'une des objections que les adversaires du canal de la baie Georgienne ont soulevée contre cette entreprise, que la courte saison de navigation serait un désavantage. Mais lorsque l'on considère que le parcours entre l'embouchure de la rivière des Français et de la ville de Montréal ne prendra que 70 heures, il est facile de voir, que dans une saison de navigation de 210 jours environ, ce qui représente 5,040 heures, il y aurait 72 voyages de 70 heures chacun. J'ai consulté les chiffres des rapports de la chambre de commerce de Buffalo, qui donnent les

dates de l'ouverture et de la fermeture de la navigation à différents endroits des Grands lacs pendant les dix années de 1898 à 1907; et je trouve que la moyenne de la durée de la navigation a été de 214 jours. L'année dernière, la navigation sur les Grands lacs, ainsi qu'il est dit dans le rapport du département du Commerce, s'est ouverte le 28 avril et a été close le 10 décembre, ce qui fait 226 jours en tout. Nous voyons donc par là que la saison de navigation par le canal de la baie Georgienne sera pratiquement la même que la saison de navigation par la route du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

L'article 8 dit:

Les biefs proposés seront généralement tenus à la hauteur ordinaire de l'eau la plus haute dans le voisinage, et beaucoup de terrains qu'il faudra submerger, sont aujourd'hui inondés chaque printemps, de sorte qu'il n'en résultera pas des dommages considérables aux terres en culture.

L'article 9 contient, à mon avis, l'une des plus importantes conclusions auxquelles est arrivée cette commission d'ingénieurs. Il traite de la question de la force hydraulique et se lit comme suit:

Avec un système de réservoirs tel que celui qui est proposé et avec les bassins tributaires nécessaires pour la navigation on est certain d'avoir aux différentes écluses une force hydraulique de deux millions ch.-v., qui pourra être développée au prix de $50 par ch.-v.

Je me suis étendu assez longuement sur la question des forces hydrauliques, car, ainsi que je l'ai dit, cette question est, à mon avis, l'une des principales de cet important projet. Les pouvoirs hydrauliques, comme tout le monde le sait, joueront un rôle très important dans le développement futur de notre pays, et on sait que la force hydraulique non encore utilisée de la rivière Ottawa est énorme. Par la construction de ces écluses et barrages, l'eau sera concentrée à divers endroits le long du canal. La chose essentielle pour le développement d'une force hydraulique est un écoulement continu de l'eau, tel qu'on peut l'obtenir par la construction d'un système parfait de réservoirs.

A Minneapolis, on a établi un système de réservoirs pour régler l'écoulement de l'eau. Le rapport de l'ingénieur en chef des Etats-Unis dit que ce système a déjà donné un bénéfice direct de $500,000 par année aux minoteries de Minneapolis, lesquelles au moyen de la force hydraulique ont pu produire pour moins de 1 cent par baril, 16,000,000 de barils de farine, dont la mouture par le moyen de la vapeur aurait coûté cinq cents le baril. La conservation de nos forêts à la tête de nos cours d'eau est aussi essentielle à la conservation de nos chutes d'eau. On aura besoin de force motrice tout le long du canal, pour éclairage, manœuvre des écluses, etc. Les plans qui ont été soumis pourvoient à la création d'au moins 12 réservoirs de force hydraulique, entre le lac des Deux-Montagnes et Mattawa, et peut-être deux autres à Black-River si cette route est choisie. On fait remarquer aussi que cette force hydraulique aidera matériellement à payer l'intérêt sur le coût total de la construction.

Il est clair que plus tard par le fait des travaux du gouvernement fédéral, l'énergie disponible aura entre quinze à vingt fois plus de valeur qu'elle en a à présent, et ce serait de bonne politique pour le pays d'acquérir les chutes d'eau maintenant, si on peut les acheter à un prix raisonnable.

Les industries qui utiliseraient cette force hydraulique sont: les fabriques de pulpe et de papier, les fournaux électriques, la trachon à l'électricité des chemins de fer, et les travaux chimiques.

A la page 295 du rapport, je trouve ce qui suit concernant cette voie de navigation:

Il y a de très beaux emplacements pour des minoteries et pour le transport de la farine en transit, et il n'y a aucun doute que plusieurs autres manufactures seront attirées dans ces endroits par le bon marché de la force hydraulique et des transports. La combinaison de ces deux avantages a été particulièrement démontrée au Sault-Sainte-Marie et aux Chutes Niagara. Dans aucun de ces deux endroits la force hydraulique peut être considérée aussi bon marché que celle que l'on peut développer dans d'autres parties du pays. L'avantage d'un transport à bas prix et d'un marché local a fait développer ces chutes avant que l'on s'occupât des autres de moindre valeur.

La construction du canal fournira l'une des principales raisons pour le développement des forces hydrauliques en four donnant un transport à bas prix pour la matière brute et pour les produits manufacturés. Ces forces conviendront encore mieux à la fabrication du papier et de la pulpe, à cause de la voie de navigation qui sera ouverte entre les marchés américains et européens.

Il semblerait opportun, vu les circonstances ci-dessus, s'il y a probabilité que le canal soit construit, que le Gouvernement acquière immédiatement la possession de ces forces hydrauliques. Si l'on étudie les relations intimes entre le développement convenable de ces forces hydrauliques et la construction du canal on trouvera que cela est nécessaire.

Viennent ensuite quelques chiffres concernant les forces hydrauliques sur le parcours du canal dans leur état actuel, et ce qu'elles pourraient produire lorsque le canal sera construit.

En partant de Sainte-Anne, la première chute que l'on rencontre est située à la Pointe-Fortune près de Carillon, 49½ milles de Montréal. La chute à l'eau basse actuelle est de 13½ pieds; elle fournit 17,400 pieds cubes d'eau par seconde et peut développer 19,300 forces électriques. Après que le canal sera construit, l'eau des rapides en amont sera amassée ici, ce qui fera une tête de 40 pieds, laquelle avec un écoulement réglé de 43,950 pieds cubes par seconde pourra développer

148,000 forces électriques. Cette force sera sans aucun doute d'une grande valeur à cause de sa proximité de Montréal, où le marché pour l'énergie électrique augmente rapidement.

La chute suivante est située à Hawkesbury, qui est à 60 milles de Montréal et 10½ milles de la chute de Pointe-Fortune, qui vient d'être décrite. Sur le côté de Québec la Hawkesbury Lumber Company a développé une force d'environ 1,200 chevaux avec une tête de 8 pieds. Les travaux du canal maintiendront une chute maximum de 25 pieds, mais en accordant 6 pieds pour l'écoulement du trop-plein d'eau sur les 67 milles en amont les frottements, les pertes, etc., on aura une tête réelle de 19 pieds qui pourra développer 71,800 chevaux électriques. La grande dépense pour obtenir ce développement, telle qu'on l'a calculée, est due au coût élevé des travaux extérieurs, le chenal principal de la rivière étant pris par les occupés par les ventelles servant à maintenir un bon niveau de l'eau du canal; la tête étant aussi comparativement basse, il faudra adopter des unités électriques plus petites. La force hydraulique développée à Hawkesbury sera très probablement utilisée par les différentes fabriques de bois et de pulpe pour le district en bas d'Ottawa.

Le bief suivant à la chute des Chaudières est situé à 126·8 milles de Montréal. Il y a déjà à cet endroit des turbines fournissant 50,000 chevaux-vapeur avec des têtes variant de 16′ à 27′. Ces forces hydrauliques sont présentement beaucoup améliorées par la construction d'un barrage massif de la rivière juste au-dessus des chutes. Le barrage du canal sera probablement placé à environ ¾ de mille en amont des chutes, et afin de ne pas nuire aux intérêts actuels, on a calculé sur un développement de 20′ peut-être, qui sera la différence entre le niveau de l'eau en amont d'Ottawa, et la surface de l'eau qui sera conservée par le barrage des propriétaires d'usines. On aura donc aux Chaudières, après que le canal sera construit, 45,000 chevaux-vapeur de force additionnelle developpée par une chute d'eau régularisée de 28,000 pieds cubes. Cette augmentation de force sera bienvenue, vu que présentement la force hydro-électrique est insuffisante.

Par la construction du barrage du canal à Ottawa, les rapides des Chênes seront noyés.

La chute des Chats située à 28 milles d'Ottawa et 155 milles de Montréal, vient ensuite. Après une étude complète de ce qu'il faudra faire à cet endroit, il est proposé d'élever l'eau suffisamment pour noyer le rapide des Chats en amont. Avec une tête de 48 on a déjà présentement une force de 43,000 chevaux-vapeur. Lorsque le canal sera construit on aura un écoulement régulier à l'eau basse de 27,400 pieds cubes par seconde, qui, avec une tête de 18·5 pieds pourra développer 113,500 chevaux-vapeur. Pour les faire subvenir aux développements récents et futurs, il est proposé de construire un coursier d'amont de 2,100 pieds de longueur sur le côté de Québec.

La chute des Chats est située dans un rayon relativement faible de nombreuses villes et bourgs, dont la population s'accroîtrait sans doute en conséquence du creusement du canal, avec augmentation, par ricochet, de la demande de force motrice.

Vingt milles plus haut sur la rivière, se trouvent les cascades des Chenaux. La force motrice utilisable pour le moment ne compte guère, la chute étant très faible; mais le canal va former ici un échelon de 35 pieds et fournir une force de 68,300 chevaux. En outre, cette chute des Chenaux résultant directement du creusement du canal, les autres chutes, sur ce tronçon de la rivière, vont grandement augmenter de puissance. Des Chats à Pembroke, il se produit de grandes étendues de rapides peu profonds, où par suite de la présence du fraisil on serait exposé à de multiples embarras, lesquels disparaîtront en conséquence du relèvement des biefs.

Au 183e mille, la rivière Ottawa se partage en deux bras, un de chaque côté de l'île du Calumet. Le bras du sud comprend une série de pentes et de rapides sur un parcours de 12 milles. Le creusement du canal va ramener ces rapides à deux échelons, éloignés de trois milles l'un de l'autre, et d'une hauteur de 35 pieds chacun, désignés "Rocher-Fendu n° 1" et "Rocher-Fendu n° 2", fournissant un total de force motrice de 78,000 chevaux.

La chute du Grand Calumet est sur le bras que forme la rivière Ottawa au nord de l'île du Calumet. Sur un parcours d'un mille, il se produit une différence de niveau de 56 pieds, répartie entre de nombreuses cascades d'une grande turbulence. En prenant pour base de calcul le débit actuel extrêmement faible de 4,635 pieds cubes par seconde, il serait possible d'obtenir ici une force de 20,100 chevaux. Comme le tracé projeté du canal passera probablement par le chenal du Rocher-Fendu, il y aura lieu d'établir une digue sur le canal du Calumet en vue de maintenir l'eau à un niveau convenable dans le canal même. Placée au bon endroit, cette digue, de concert avec les autres installations du canal, permettra l'aménagement d'une chute d'une grande puissance, dans les conditions déterminantes suivantes: Une différence effective maxima de niveau de 69.5 pieds, avec un débit régulier à l'eau basse de 9,700 pieds cubes par seconde, fournissant une force utilisable de 56,000 chevaux. Le Grand Calumet conviendrait à merveille à l'installation d'une usine pour la fabrication de la pâte de bois et du papier, des tributaires de l'Ottawa qui débouchent à peu de distance en amont se trouvant à drainer une grande superficie de forêt.

Puis, nous rencontrons la chute de Pâquette, à 209 milles en amont de Montréal. Pour le moment la différence maxima de niveau est de 16 pieds, et la force motrice susceptible d'utilisation, de 8,700 chevaux. En vue d'aménager cette force motrice, des installations dispendieuses devraient être faites, condition bien différente de celle qui se produirait une fois le canalisation effectuée, car alors la diffrence de niveau serait portée à 20 pieds et une force de 24,900 chevaux deviendrait utilisable.

La chute de la Culbute, de peu d'importance, est située sur le bras de la rivière passant au nord de l'île des Allumettes.

A 56 milles de l'échelon de Pâquette, nous rencontrons la chute des Joachims, à 266 milles en amont de Montréal. La différence de niveau est de 35 pieds, et le débit actuel d'étiage fournit une force motrice de 22,740 chevaux électriques. Une fois la canalisation effectuée, la différence de niveau sera de 40 pieds, et une force de 60,400 chevaux deviendra utilisable.

A 18 milles plus loin, soit à 284 milles en amont de Montréal, se trouve la chute du Rocher-Capitaine, une des fortes chutes de la rivière Ottawa. Les conditions physiques actuelles rendent son aménagement facile. La rivière contourne une langue de terre à travers laquelle on serait à même de construire un bief d'alimentation d'un mille et demi de longueur, ce qui donnerait une différence effective de niveau de 59 pieds et rendrait disponible une force de 38,400 chevaux électriques. On pourrait, une fois le canal creusé, adopter ce mode d'aménagement. La différence de niveau serait toujours de 59 pieds, mais par suite de l'augmentation du débit régularisé d'étiage de 16,200 pieds cubes par seconde, on serait à même d'utiliser une force motrice de 82,000 chevaux.

La chute suivante à Deux-Rivières, a une hauteur maxima de 15 pieds, et ne fournit pour le moment que 9,360 chevaux de force disponible, qu'il ne serait possible d'aménager qu'à très grands frais. Le creusement du canal aurait l'effet de porter la chute à 30 pieds, et de rendre disponibles 38,400 chevaux.

Les trois dernières chutes, celle des Joachims, celle du Rocher-Capitaine et celle de Deux-Rivières, sont comprises dans un parcours de 31 milles, et une fois le canal creusé fourniraient un total de 180,800 chevaux, en comparaison de 70,500 chevaux, maximum utilisable aux basses eaux actuelles. Il n'est pas probable qu'on tenterait l'aménagement de ces chutes dans les conditions actuelles, la population étant très clair semée dans un certain rayon, et le pays très raboteux.

De Mattawa au lac Nipissingue, les divers biefs qui seront établis sur le canal ne seront pas utilisables en vue de la production de la force, l'eau emmagasinée dans ces biefs du faite étant à peu près toute requise pour l'alimentation des écluses et des réservoirs.

Les chutes le long de la rivière des Français, bien que nombreuses, ne fournissent, à l'heure qu'il est, que peu de force motrice. La Grande-Chaudière, les rapides des Cinq-Milles, et ceux des Dalles sont les chutes les plus importantes, et les plus faciles à aménager, étant donné surtout que les biefs sur la rivière des Français vont aboutir à ces trois endroits.

Cependant, en ce qui regarde cette partie du parcours, les indications ne sont pas suffisantes pour nous permettre de nous former une idée exacte de la force motrice utilisable.

Les rapides des Cinq-Milles sont situés à 45 milles de North-Bay; le débit total aux eaux basses est de 5,000 pieds cubes par seconde. La différence effective maxima de niveau est de 24 pieds, et ils peuvent fournir une force de 10,000 chevaux électriques. Cette force restant la même une fois la canalisation effectuée, les frais d'aménagement, du fait du creusement du canal, ne se trouvent diminués que du prix de la digue qui serait imputable sur les frais de canalisation.

La chute des Dalles, est située à un mille à peu près de la baie Georgienne. En vue d'obtenir une différence de niveau de 21 pieds et d'utiliser un débit à l'eau basse de 4,000 pieds cubes d'eau par seconde, il sera nécessaire d'endiguer les quatre bras de la rivière. A cet endroit, il ne sera possible d'aménager que 6,700 chevaux.

Nombre d'autres facteurs doivent figurer en ligne de compte dans l'examen et l'appréciation des chutes d'eau, comme, par exemple, le volume des eaux données, etc.; mais ceux-ci sont indiquées ailleurs, et on a jugé inutile de les répéter ici.

Puis le rapport reprend:

Il est impossible d'aménager plus d'un million de chevaux sur le parcours de la rivière des Français par la meilleure régularisation du débit projeté pour les besoins du canal. Il n'est pas très certain qu'à l'eau basse on pût aménager dans les conditions actuelles plus de 150,000 chevaux. Et ces 150,000 chevaux, maximum de la force qu'on aménagera dans les conditions présentes, nécessiteront une mise de fonds de $75, par cheval utilisable aux installations de distribution.

Une fois le canal creusé, cette quantité se tir de l'hypothèse qu'un million de chevaux et la mise de fonds par cheval, abstraction faite des installations destinées au canal, sera en moyenne de $48 par cheval électrique.

Etant donnée la réduction dans le prix de revient du cheval électrique, déterminée par la réduction de la mise de fonds et les avantages assurés par l'économie des frais de transport, il semble assez raisonnable de partir de l'hypothèse qu'un million de chevaux pourront être aménagés, une fois le canal creusé, en aussi peu de temps que 150,000 chevaux le seraient dans les conditions présentes.

La concession de cette force pourrait se faire de plusieurs manières:

1) Elle pourrait être louée à tant du cheval au prorata du prix de revient ainsi réduit. Les recettes provenant de cette source pourront être appliquées au service de l'intérêt sur le capital engagé et à la réduction des péages sur le canal. Un loyer annuel de $5 par cheval donnerait un total de recettes de 5 millions par année.

2) Cette force motrice pourrait être concédée à vil prix en vue d'attirer les fabricants, le transport de la matière première et des articles manufacturés devant dédommager des faveurs ainsi accordées.

Le paragraphe n° 10 a rapport à la route proposée comme alternative:

10) Que l'établissement d'une deuxième voie passant en arrière de Montréal est très susceptible d'exécution et coûterait 5 millions de moins qu'une voie passant directement dans le fleuve Saint-Laurent, la durée du trajet par ce chenal d'arrière n'étant que d'une heure de plus que par le chenal passant devant Montréal et comprenant une écluse de moins.

11) Que des biefs de 800 pieds de longueur et de 75 pieds de largeur imposeraient un surcroît de dépense de $5,000,000. Que le creusement de tous les biefs à une profondeur de 24 pieds, de manière à permettre l'approfondissement ultérieur des tronçons du parcours, entraînerait un surcroît de dépense de $6,000,000. Que le creusement à 25 pieds de la voie entre Montréal et le Sault-au-Récollet, distance de 16 milles, entraînerait une dépense de $7,250,000, soit de $2,000,000 de plus que le creusement à 22 pieds sur la même distance. Qu'il sera possible de s'assurer temporairement une profondeur plus grande jusqu'à con-

currence de 26 pieds, en remplissant les tronçons jusqu'à un niveau supérieur au niveau moyen, et en cas de besoin il sera possible d'y faire passer des bateaux tirant de 24 à 25 pieds d'eau, si les biefs de tête de ligne et ceux donnant sur le lac Nipissing sont creusés à la profondeur de 25 pieds, et de légères additions faites aux digues de déversement.

La 12e et dernière constatation de la commission, c'est que le régime de cours ou de nappes d'eau limitrophes ne se trouve aucunement modifié. Je vais lire un passage emprunté à un ouvrage de M. Herbert Quick, sur les voies navigables de l'intérieur des Etats-Unis. C'est probablement un des livres les plus importants publiés sur cette question; il est du mois de juillet 1909. M. Quick traitant de la question du canal de la baie Georgienne s'exprime en ces termes:

L'écoulement de 21 pieds d'eau le long de ce chenal, est de nature à nous causer un grave préjudice au point de vue de la défense du territoire. Il est facile de se rendre compte que, par suite, tout notre commerce avec l'étranger se trouve menacé, ainsi qu'une grande partie de notre commerce intérieur sur les lacs, où se trouve la plus grande partie de notre marine marchande. C'est ce que le simple bon sens nous fait bien comprendre, abstraction faite de toutes les déclarations faites de propos délibéré dans le même sens par des hommes d'Etat et publicites tant d'un pays que de l'autre.

J'ai lu la plus grande partie de cet ouvrage de M. Quick, et il reconnaît que le Canada est à peu près le concurrent le plus redoutable des Etats-Unis en ce qui regarde cette question des voies navigables. Il s'applique particulièrement à l'examen de ce canal de la baie Georgienne, et fait observer que son établissement serait d'un immense avantage pour l'Amérique du Nord dans le transport de denrées encombrantes.

J'ai réuni quelques statistiques en vue de faire voir à quelles sources s'alimentera le trafic utilisant ce canal de la baie Georgienne. En réponse à une question, inscrite au feuilleton il y a quelques jours par l'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonell), l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a donné les chiffres suivants. Il s'agissait de savoir quelle était la superficie de terre arable et de terre sous culture dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta à l'heure actuelle. Voici ces chiffres sous forme de tableau:

	Superficie totale.	Terre arable.	Sous culture.	Pour cent de terre arable sous culture.
Manitoba. ..	41,169,280	25,150,000	5,061,503	2:0
Alberta.. ..	155,400,000	52,200,000	1,483,400	2:8
Saskatchewan..	151,900,000	66,600,000	5,814,723	7:8
Total.	348,469,280	143,950,000	12,360,000	8:5

Nous voyons donc venir le jour ou à peu près toute la terre arable sera sous culture; et comme au ministre des Chemins de fer et des Canaux, l'avenir du Canada m'apparaît sous les plus belles couleurs. Je crois que d'ici à très peu d'années, l'Ouest au lieu de fournir 160 millions de boisseaux de grain comme il l'a fait l'année dernière, en fournira 250 ou 500 millions, et il y aura des marchandises pour toutes les lignes de chemins de fer, y compris celle aboutissant à la baie d'Hudson. En 1909, il s'est récolté au Canada, 166,744,000 boisseaux de blé, en comparaison de 112,434,000 en 1908. Le rendement moyen par acre a été en 1909 de 21.51 boisseaux, en comparaison de 17 boisseaux en 1908. Ainsi donc, le surcroît de rendement a été de 54,310,000 boisseaux, soit 48.3 pour 100, ou si l'on veut de 50 p. 100. La valeur totale de cette récolte a été de $141,320,000. Sur ce total, les provinces de Manitoba, de Saskatchewan et d'Alberta ont récolté 147,482,000 boisseaux contre 106,000,000 de boisseaux en 1908, soit une augmentation de 38.6 p. 100. Le rapport du département du Commerce pour décembre 1908, nous permet de constater que le Canada est au 10e rang parmi les pays producteurs de blé pour 1906 et 1907, au 6e rang parmi les pays producteurs d'avoine, et au 8e, parmi les pays producteurs d'orge.

En 1903, les récoltes au Nord-Ouest ont produit 56,000,000 de boisseaux et en 1908, elles ont produit 106,000,000 de boisseaux. En fixant à 19 boisseaux la moyenne du rendement par acre ensemencé dans la Saskatchewan et l'Alberta, la production a triplé durant les cinq années écoulées entre 1903 et 1908. Supposons que l'augmentation soit dans les mêmes proportions durant les cinq années à venir, en 1913 les provinces d'Alberta et de la Saskatchewan produiraient à elles seules 150,000,000 de boisseaux de blé. A propos des perspectives de la récolte de la saison actuelle, je cite du "Globe" du 3 janvier 1910, la déclaration de M. Wm Whyte, vice-président du chemin de fer Pacifique-Canadien:

La superficie ensemencée au Manitoba en 1910 ne sera pas fortement augmentée, mais dans la Saskatchewan l'augmentation atteindra 20 p. 100 de la totalité. Avant longtemps, la province de la Saskatchewan produira plus de blé que n'importe quel état de l'union et en moins de dix ans elle en produira plus que tous les états réunis de l'union. Dans un essai lu l'été dernier devant l'Association britannique par M. W. B. Lanigan, sous-chef du transport des marchandises au service de la compagnie, il est dit que tout le terrain en culture dans la Saskatchewan ne dépasse pas les allocations pour les chemins dans la province.

Maintenant, monsieur l'Orateur je veux indiquer par quelles routes la majeure partie de notre grain est expédié vers les marchés. J'ai devant moi les chiffres des expéditions de grain de Fort-William et de

Port-Arthur durant les saisons de 1906, 1907, 1908 et 1909. Ces chiffres étant extraits des rapports du Gouvernement, ils doivent être aussi exacts que possible:

Expédition de grain de Fort-William et de Port-Arthur durant les saisons de navigation de 1906-7-8-9.

	Ports canadiens.	Ports américains.	Total.	p.c. *via* ports américains.
1906..	34,634,674	16,451,909	51,086,583	32·2
1907..	44,426,428	15,384,381	59,810,809	26·0
1908..	48,319,113	19,875,187	68,194,300	28·6
1909..	54,816,798	23,089,304	77,906,102	29·6

Vous constaterez, monsieur l'Orateur, que durant les quatre dernières années, environ 30 p. 100 de notre grain de l'Ouest est passé par les ports américains, bien que, non seulement nous ayons dû expédier notre grain par les ports canadiens, mais encore une forte proportion du grain américain. Aux pages 1858-1859 du rapport du Gouvernement sur le grain, je constate que la quantité de blé exporté du Canada en 1908 a été comme suit:

	Boisseaux.
Total à l'empire britannique..	43,102,240
Aux pays étrangers (y compris les Etats-Unis)..	552,428
Aux Etats-Unis..	114,926
Total..	43,654,668

En déduisant les 114,926 boisseaux qui sont allés aux Etats-Unis, nous avons expédié 43,540,742 boisseaux de grain aux autres pays étrangers. Or, à la page 1847 du même rapport, je constate que durant l'année 1908, le nombre de boisseaux de grain expédié des ports canadiens a été comme suit:

	Boisseaux.
Montréal	19,552,752
Saint-Jean, N.-B.	5,845,073
Halifax	4
Total expédié des ports canadiens	25,397,829

Montréal a aussi exporté 10,900,000 boisseaux de blé étranger en 1908. Nous constatons donc que la différence entre l'exportation totale de 43,540,142 boisseaux, et les 25,397,829 boisseaux expédiés par les ports canadiens, soit 18,142,913 boisseaux, ou 41.7 p. 100 de la totalité du grain canadien exporté à l'étranger, a dû passer par les ports américains.

La superficie du commerce des Grands lacs comprend une région d'activité commerciale et industrielle de plus de 2,000,000 de milles carrés, avec une population de plus de 25,000,000. Plus des deux tiers de la production du fer aux Etats-Unis sont fabriqués dans cette région. Je désire soumettre l'estimation suivante du trafic disponible pour le canal de la baie Georgienne.

	Tonnes.
I. Fret à parcours total, comprenant en majeure partie du blé, du maïs, et d'autres céréales, farine, bœuf et lard, bêtes à cornes et animaux sur pied, et autres produits de la ferme du Nord-Ouest canadien et des Etats de l'Ouest, en route pour les marchés transatlantiques ou pour l'est du Canada et la Nouvelle-Angleterre.. ..	11,000,000
II. Bois de charpente, scié et autres produits de la forêt, y compris bois de chauffage, traverses de chemins de fer, longrines, poteaux, douves, merrains, potasse et perlasse, etc..	3,000,000
III. Houille, y compris les produits de la Nouvelle-Ecosse en vrague comme cargaisons de retour à bord des navires ayant transporté du grain à Sydney et anthracite américain des ports du lac Erié auxquels on peut expédier comme cargaisons de retour des bois de construction ou de pâte à papier..	1,500,000
IV. Bois à pâte, pâte de bois, épinette, etc..	1,500,000
V. Minerais, minéraux, pierre de construction, marbre, chaux, argile, sable, brique, ciment, tourbe, combustible..	2,000,000
VI. Marchandises en général.. ..	1,000,000
Estimation totale du trafic annuel.	20,000,000

En ce qui concerne le premier item, le blé récolté en 1908, dans la région tributaire des grands lacs, laquelle région bénéficierait directement de la construction du canal de Montréal, Ottawa et baie Georgienne, a donné 580,000,000 de boisseaux, soit 17,577,000 tonnes. Les expéditions de blé de cette région tributaire ont été de 9,000,000 de tonnes. Les expéditions vers l'est de Chicago, Milwaukee, Duluth, Port-Artnur et Fort-William, de blé seulement, se sont élevées en l'année 1908 à 132,001,-285 boisseaux, soit plus de 4,000,000 de tonnes.

La région tributaire des Grands lacs a récolté en 1908, 1,770,000,000 de boisseaux de maïs, soit 50,610,057 tonnes. Chicago, à elle seule, a expédié en une seule année au delà de 3,700,000 tonnes.

En 1908, Minneapolis, à elle seule, a expédié 14,156,164 barils de farine, soit environ 1,575,000 tonnes. L'exportation de la farine vers la Grande-Bretagne et l'Europe, des ports de l'Atlantique a atteint en 1908 un total de 11,640,400 barils, soit 1,300,000 tonnes. La consommation de la farine dans l'est du Canada et dans la Nouvelle-Angleterre, dont la majeure partie est fournie par la région tributaire des Grands lacs,

s'élève à 9,000,000 de barils, soit 1,000,000 de tonnes. En ce qui concerne les autres grains, la quantité de grains autres que le blé et le maïs, reçue à cinq des ports de l'Atlantique nord, pour la consommation domestique et pour l'exportation a été en 1908, de 58,606,000 boisseaux, soit plus de 1,670,000 tonnes.

D'après ce qui précède, il est évident que l'item du grain, a lui seul fournit actuellement le volume suivant de trafic pour lequel la route la plus courte est celle d'Ottawa, et que cette route en attirera nécessairement la majeure partie.

	Tonnes.
Blé pour l'exportation..	3,600,000
Blé pour la consommation domestique..	1,000,000
Maïs pour l'exportation..	2,200,000
Maïs pour la consommation domestique..	1,000,000
Farine pour l'exportation..	1,300,000
Farine pour la consommation domestique..	1,000,000
Grains autres que le blé et le maïs pour l'exportation et la consommation domestique..	1,600,000
	11,700,000

Pour les produits de la viande, les animaux sur pied, etc., la route de la baie Georgienne, se trouvant sous un climat septentrional, devrait être spécialement adaptée. Les expéditions d'animaux sur pied et de viande de boucherie de l'ouest atteignent un total énorme et constituent un trafic très important. Une seule maison de Chicago paye jusqu'à $800,000 par mois pour frais de transport. Chicago seul, d'après le dernier rapport de la chambre de commerce de cette ville, expédie annuellement plus de 1,000,000 de tonnes de viande de boucherie, et 200,000 tonnes de saindoux, outre 4,439,166 têtes de bétail. Durant l'année 1908, trois ports de l'Atlantique ont reçu 8,953,899 animaux sur pied expédiés de l'ouest. Les exportations de lard et de bœuf expédiées des ports de l'Atlantique en 1908, se sont élevées à 631,948 tonnes. On peut affirmer en toute sûreté que presque toute l'exportation des produits des fermes de l'ouest sera attirée vers la route d'Ottawa ainsi qu'une forte proportion du trafic pour la consommation domestique.

Le tableau suivant indique les proportions des exportations des produits de la ferme aux ports de l'Atlantique durant l'année 1908. Dans un grand nombre d'années ce montant a été dépassé de beaucoup et, grâce aux tarifs avantageux et aux grandes facilités d'expédition qui seront offertes par la voie fluviale d'Ottawa, il est certain que ce commerce d'exportation augmentera considérablement.

EXPORTATION DES PORTS DE L'ATLANTIQUE.

	Tonnes.
Blé..	3,600,000
Maïs..	2,200,000
Farine..	1,300,000
Grains..	250,000
Viande..	1,000,000
	8,350,000

A peu près tout cela passera par la voie fluviale d'Ottawa.

Il n'y a aucun doute que le bois de construction fournira une grande quantité de trafic au canal. La coupe annuelle du pin dans le district d'Ottawa représente un transport annuel de pas moins de 2,000,000 de tonne de bois scié. Y compris les bois durs, les bois non ouvrés, le bois de chauffage, les traverses, poteaux, et autres produits des forêts, la production, sans qu'il y ait augmentation de la coupe du pin, atteindra au moins 4,000,000 de tonnes par années, et dépassera probablement de beaucoup cette quantité.

Durant l'année 1908, la production du bois de construction dans la vallée d'Ottawa s'est élevée à 475,000,000 de pieds, mesure de planche. En 1909, elle a augmenté jusqu'à 500,000,000 de pieds, mesure de planche. J'ai pris la peine de recueillir certains chiffres concernant la quantité de bois expédiée de Montréal en Angleterre en 1908 et 1909. En 1908, on a exporté 94,397,894 pieds; en 1909, 102,499,883 pieds. En ce qui concerne le bois sur l'Ottawa, j'ai une lettre de l'un des grands propriétaires de scieries. Voici ce qu'il écrit en post-scriptum:

> Si nous pouvions expédier par eau, je crois qu'au moins la moitié de notre production, peut-être plus, irait à des endroits situés le long des routes navigables.

Vous voyez, par conséquent que la vallée d'Ottawa, à elle seule fournirait un appoint très considérable. Nous savons tous qu'à l'heure qu'il est, il y a dans la vallée d'Ottawa une quantité très considérable de bois dur qu'il nous faut laisser pourrir dans la forêt pour la simple raison qu'il est impossible de le traîner à la remorque comme cela se fait pour le bois mou.

La quantité de houille est un autre appoint très important. Je vois ici que 9,902,460 tonnes de houille sont passées par le canal du Sault-Sainte-Marie en 1908. Je me suis procuré des chiffres relatifs à l'importation de la houille, en réponse à une question que j'avais inscrite sur le feuilleton, et je constate que l'on a importé en Canada des Etats-Unis durant l'exercice financier clos le 31 mars 1909, 10,142,798 tonnes de houille. Sur cette quantité, la province d'Ontario, à elle seule a consommé 8,670,505 tonnes, soit environ 85½ p. 100.

Pendant les cinq années écoulées, la province d'Ontario seule a importé 85 à 90 1

100 de la quantité globale de houille des Etats-Unis entrée au Canada. A mon avis, il faut s'efforcer d'encourager, autant que possible l'industrie nationale. Ne serait-il pas possible d'employer la houille de la Nouvelle-Ecosse, au lieu d'importer de la houille des Etats-Unis? Le ministre des Douanes (M Paterson), s'il était ici, ne se rangerait peut-être pas absolument à mon avis, vu que la plus forte partie de cette houille, paraît-il, est passible d'une taxe douanière de 53 cents la tonne.

Quant à la prétention comportant qu'il n'y aurait pas de cargaisons de retour par cette route, je dois dire que j'ai étudié la question de la houille et que je suis en mesure de communiquer à la Chambre quelques chiffres que j'ai réussi à obtenir. La houille importée des Etats-Unis, est surtout utilisée dans l'exploitation des chemins de fer et pour les besoins des usines industrielles. Advenant que cette source d'alimentation nous fît tout à coup défaut, notre situation serait fort embarrassante, vu que la plupart de nos industries, comptant sur la houille des Etats-Unis et que force leur serait de cesser leur exploitation. Ne conviendrait-il donc pas d'utiliser nos propres gisements de houille et de créer ainsi de l'emploi pour nos nationaux, au lieu de fournir de la main-d'œuvre à nos voisins? Voici l'état de la production de la houille en Nouvelle-Ecosse:

Production des houillères de la Nouvelle-Ecosse pour l'année terminée, le 30 septembre 1907.

La production a été de 5,730,660 tonnes (de 2,240 livres).

Expéditions, 5,046,690 tonnes (de 2,240 livres) à $2.25 la tonne.

Sur cette quantité, il a été expédié aux Etats-Unis 616,312 tonnes (12.23 p. 100) de 2,240 livres.

En 1867, le droit douanier de $1.25 par tonne porta un coup fatal au commerce de la Nouvelle-Ecosse avec les Etats-Unis, de sorte que nos exportations, de 338,492 tonnes qu'elles étaient, tombèrent en 1893, à 16,099 tonnes.

En 1894, on modifia la taxe douanière qui fut portée à 40 cents pour la houille sassée (screened coal) et 15 cents pour le charbon menu (slack), la taxe douanière pour le premier ayant été portée à 67 cents en 1897. Les expéditions augmentèrent à tel point qu'elles atteignirent, en 1903, le chiffre de 968,832 tonnes, le petit charbon surtout bénéficiant à son entrée, de la minime taxe de 15 cents par tonne.

Tout récemment sous le régime fiscal Taft, la taxe douanière a été, de nouveau, abaissée à 45 cents. Les exportations de 1907 ont été de 616,312 tonnes, ce qui indique une diminution de 350,000 tonnes, comparativement à 1903. Sur cette quantité, la compagnie de houillères Dominion a expédié près de 500,000 tonnes comprenant surtout de la houille classée comme houille sèche ou anthracite menu (culm), passible seulement de 15 cents de taxe par tonne, et expédiée à la compagnie Everett Gas Works.

Sous une clause conditionnelle du nouveau tarif, toute cette houille ou du moins la plus grande quantité serait aujourd'hui passible d'un droit de 45 cents par tonne.

Les exportations accusent, depuis quelque temps, une forte diminution et tout nous fait prévoir que, à l'expiration des marchés existants, la quantité exportée sera fort minime

Ouvrons dans l'Ontario un marché pour la houille de la Nouvelle-Ecosse et encourageons les industries nationales.

Pour l'année terminée, le 30 septembre 1907.

Il a été expédié par voie du Saint-Laurent, à Québec et à Montréal, 1,709,592 tonnes (2,240 livres) soit 33.87 p. 100.

Si on construisait le canal de la baie Georgienne, la houille pourrait s'expédier directement, par vapeurs, des mines mêmes de la Nouvelle-Ecosse à Fort-William, et ces expéditions pourraient constituer des cargaisons de retour pour les bâtiments transportant du grain et autres produits.

Voici quelques chiffres fournis par une compagnie de houillères américaine, tout à fait digne de foi, au sujet du coût de la houille des Etats-Unis:

	Par tonne.
Coût moyen de la houille grasse ou charbon bitumineux de Pennsylvanie et de l'Ohio, sassé dans des mailles de ¾ pouce, franco à bord, du carreau de la mine, par tonne de 2,000 livres.. ..	$1 10
Transport par chemin de fer, au lac Erié, 70 cents à	88
Transbordement..	07
Transport par lac à Fort-William.. ..	30
Frais de déchargement, y compris l'intérêt sur capitaux placés dans l'outillage, etc., alloué..	25
En outre, pour détérioration causée par la manutention..	15
A ajouter, taxe douanière..	53
Totalité du coût, de $3.10 à.. ..	$3 28

Un rapport récemment publié par le département des mines, pour l'exercice 1907-1908, porte la totalité du coût de la houille, franco à bord, de Sydney, à $1.39 la tonne (grosse tonne): disons $1.25 par 2,000 livres. Voici la comparaison de la durée du trajet, de la mine à Fort-William par les deux routes.

	Heures.
Durée moyenne du trajet, par steamer, de Sydney à Montréal..	85
Durée moyenne, par steamer, de Montréal à Fort-William par voie du canal de la baie Georgienne..	100
Total..	185

Du lac Erié à Port-William, le trajet par bateau est de 65 heures. Au même taux d'indemnité que sur le lac, le prix du transport de la houille, à Fort-William, devrait osciller entre 85 cents et $1 la tonne au plus. La houille de la Nouvelle-

Ecosse devrait donc être transportée jusqu'à Fort-William, abstraction faite des péages, pour un prix oscillant entre $2.50 et $2.65 la tonne, ce qui offre un avantage réel contre la concurrence américaine, sous le régime fiscal en vigueur. Voici un fait à l'appui: pendant quelques années, la Dominion Coal Company a fourni du charbon à une compagnie de chemin de fer de Boston (Massachusetts) à $2.80 la tonne, passible d'une taxe douanière de 67 cents, soit au prix net de $2.13, par tonne, à Boston. Disons que la Nouvelle-Ecosse capture 25 p. 100 de l'approvisionnement actuel de l'Ontario, soit approximativement 1,500,000 tonnes. Pour des barges de 5,000 tonneaux, cela équivaut à 300 cargaisons, soit deux cargaisons par jour, pendant cinq mois de l'année, chaque bateau ayant une capacité de six trains de wagons à marchandises, chaque train se composant de vingt-huit wagons de 30 tonnes. Le transport de pareil trafic demanderait une flotte de trente à quarante gros bâtiments, faisant un service ininterrompu, pendant toute la campagne.

On le voit donc, quand à ce seul article de commerce, si nous commencions à développer nos propres mines, il existerait, sans aucun doute, des cargaisons de retour. En outre, on pourrait exporter par cette route de grande quantités de bois à pulpe et en outre, je le répète, la création d'industries comme celles de la pâte de bois et du papier résulterait du développement des forces hydrauliques, sur le parcours de cette route. Vient ensuite la question du fer. La totalité du minerai de fer qui a passé par le canal du Sault-Sainte-Marie, en 1909, a été de 39,994,693 tonnes. Sans transports économiques par voie fluviale, il est fort douteux qu'on réussirait à transporter la centième partie de cet énorme production. Puis viennent les minéraux comme le marbre, qu'on trouve en grande quantité sur le parcours de cette route, à Portage-du-Fort, Arnprior et autres endroits, ainsi que les phosphates, la tourbe et nombre d'autres substances minérales. Les transports en général comprendraient le trafic entre le Canada oriental et le Nord-Ouest, le trafic local entre les localités situées sur cette route fluviale, et enfin le trafic entre la Nouvelle-Angleterre et les états de l'Ouest, dont ce serait la route naturelle et qui tous contribueraient au développement des transports qui alimenteraient ce canal.

J'emprunte au rapport du gouvernement pour 1908 la statistique suivante:

Canal Welland.

Quantité globale des transports effectués par la canal Welland, en 1908:—

1,292,493	tonnes	à destination de l'est.
410,960	"	à destination de l'ouest.
1,703,453	"	total.
8,024	"	transports locaux.
1,695,429	"	transports directs à destination de l'est et de l'ouest.

Sur cette quantité—

767,118	tonnes	transports directs à destination de l'est par navires canadiens.
518,111	"	transports directs à destination de l'est par navires américains.
154,203	"	transports directs à destination de l'ouest par navires canadiens.
255,997	"	transports directs à destination de l'ouest par navires américains.
1,695,429	=total de	921,321 tonnes par navires canadiens.
	et "	774,108 tonnes par navires américains.
		1,695,429

En d'autres termes, quant aux transports à destination de l'est, les navires américains ont effectué 40:3 p. 100 de la totalité et pour les transports à destination de l'ouest, ces mêmes navires ont effectué 62:4 p. 100 de la totalité. Sur la totalité des transports à destination tant de l'est que de l'ouest, les navires américains en ont effectué 45:6 p. 100.

Canaux du Saint-Laurent.

Quantité globale des transports effectués par voie de ces canaux en 1908:—

1,424,646	tonnes	à destination de l'est.
584,456	"	à destination de l'ouest.
2,009,102	"	total.

Transports directs à destination de l'est et de l'ouest—

1,315,682	tonnes	à destination de l'est.
257,317	"	à destination de l'ouest.
1,572,999		

En d'autres termes, 16:3 p. 100 de ces transports seulement étaient à destination de l'ouest.

Ainsi, ceux qui prétendent que, par la voie du canal de la baie Georgienne, il n'y aurait pas de cargaisons de retour, pourraient utilement étudier la statistique qui figure dans les rapports officiels au sujet des canaux du Saint-Laurent et examiner la partie de ces transports à destination de l'ouest.

Canaux de Welland et du Saint-Laurent.—
Transports directs entre Montréal et les ports du lac Erié, 1908. Michigan, etc.
Quantité globale de transports directs effectués à destination tant de l'est que de l'ouest, par voie des canaux Welland et du Saint-Laurent du lac Erié à Montréal:

864,926	tonnes	à destin. de l'est, à Montréal.
3,472	"	à destin. de l'ouest de Montréal.
868,398	"	total.

Canaux de Welland et du Saint-Laurent.—
Transports directs, des ports des Etats-Unis aux ports des Etats-Unis, 1908:

209,518	tonnes	à destination de l'est.
239,136	"	à destination de l'ouest.
448,654	"	total.

La quantité globale de transports effectués par voie du canal Welland, de ports des Etats-Unis au ports des Etats-Unis, en 1908, accuse une augmentation de 51,997 tonnes, comparativement à l'année précédente, 1907.

Etat comparatif des transports, par voie de tous les canaux, pour les années terminées le 31 décembre 1907 et 1908:

Transports.	1907.	1908.
Grand total.	20,543,639 tonnes.	17,502,820 tonnes.

Diminution relative à 1907 de 3,040,819 tonnes.

D'après cette statistique, le trafic canadien, par voie de ces canaux accuse une diminution, tandis que les transports américains sont en progrès.

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

Reprise de la séance.

M. G. V. WHITE: A six heures, monsieur l'Orateur, je disais dans quelle large mesure nos voisins, les Américains utilisent notre réseau de canaux. Voici quelques extraits empruntés d'un rapport adressé par M. F. C. Stevens, surintendant des Travaux publics pour l'état de New-York. Dans un récent rapport adressé au gouvernement de cet état, il préconise la construction d'un canal de 21 pieds, reliant le lac Erié à la rivière Hudson, au coût de $198,000,000, et, il conseille, en outre, au gouvernement de cet état de construire ce canal avant qu'on commence les travaux du canal de la baie Georgienne. J'emprunte ma courte citation à ce rapport:

Si ce projet pouvait être mis à exécution, je crois que non seulement l'Etat de New-York serait dans une position excellente, au point de vue des expéditions commerciales, dans le cas où le gouvernement canadien achèverait le canal de la baie Georgienne, mais il n'est pas impossible que si la construction de ce canal navigable à travers l'Etat de New-York était autorisée, le projet du canal de la baie Georgienne soit abandonné pour le moment. Le résultat net pour l'Etat serait un canal de 21 pieds, du fleuve Hudson au lac Ontario, au lieu d'un canal de 12 pieds, un achèvement à une date plus rapprochée qu'on ne peut l'espérer, dans le cas d'un canal à chaland tel que projeté actuellement et enfin une solution définitive, en ce qui concerne New-York du problème du trafic par eau.

En étudiant le traité de Washington de 1871, je constate, à l'article 27, que les Etats-Unis ont autant de droit que le Canada à utiliser le canal Welland. Jusqu'à présent, nous avons dépensé $28,000,000 pour ce canal. Nos voisins américains s'en servent, bien qu'ils ne fournissent pas un sou pour son entretien. Si le projet que M. Steven propose est adopté, c'est-à-dire la construction d'un canal d'Oswego à Albany, dans le cas où le gouvernement canadien creuserait le canal Welland, le gouvernement américain épargnerait une dépense de $30,000,000 ou de $40,000,000. En d'autres termes, tant que le canal Welland agrandi sera suffisant pour le commerce américain, les Américains ne seront pas tenus de fournir un sou pour la construction et l'entretien de cette partie du canal. Dans le rapport du département des Chemins de fer et des Canaux, du 1er avril 1907 au 31 mars 1908, je constate qu'en 1906, le trafic par les canaux canadiens a été de 10,523,185 tonnes, tandis qu'en 1907, il était de 20,543,639 tonnes. Mais, monsieur l'Orateur, c'est une vraie déception de trouver plus loin dans le rapport que 8,464,073 tonnes qui forment une partie de l'augmentation, proviennent du commerce côtier des Américains, ce qui signifie que les Etats-Unis ont profité gratuitement de ce canal pour un mouvement en 1907, de huit millions et demi de tonnes, de plus que l'année précédente. Dans l'année complète, le Canada n'a fait qu'un gain de 1,217,151 tonnes sur le réseau des voies navigables.

En réalité nous avons subventionné le commerce américain, sur les Grands lacs et le Saint-Laurent, précisément de l'usage qu'il a fait de nos canaux. Le commerce de port en port canadiens par notre réseau complet de canaux a été de 1,491,027 tonnes en 1887, tandis qu'il était en 1907 de 4,196,891 ou environ le triple de ce qu'il était vingt ans auparavant. Je prends ces renseignements dans le " Year Book " de 1908. Le commerce côtier des Américains pendant la même période a augmenté de 344,333 tonnes en 1887 à 13,052,837 tonnes en 1907 ou environ de trente-huit fois ce qu'il était il y a vingt ans ou plus du triple de notre commerce. On verra par là que si nous avons construit nos canaux pour nous emparer du commerce des Américains, ils s'en servent pour nous battre sur notre propre terrain. En même temps les Américains craignent que le Canada n'entreprenne la construction du canal de la baie Georgienne. Je trouve dans le rapport du comité des chemins de fer et des canaux du 52e congrès en 1892, le paragraphe suivant:

Le jour où il sera possible d'envoyer des navires directement des Grands lacs à l'océan par le fleuve Saint-Laurent, si on ne peut pas le faire par l'Hudson, le sceptre de la suprématie commerciale passera de New-York à Montréal et la marine marchande des Etats-Unis qui a eu une renaissance sur les lacs, recevra le coup fatal de la concurrence canadienne.

Dans le livre de M. Quick sur " Les voies navigables en Amérique," je citerai ce passage:

Les agriculteurs de la vallée du Mississippi trouvent leurs plus sérieux concurrents dans le Nord-Ouest canadien. Winnipeg est le plus grand marché de blé du monde. Le sceptre a passé de Chicago à Minneapolis, puis à Duluth et maintenant il est entre les mains de ce jeune géant, le Manitoba. En 1907 Winnipeg a exporté 20 p. 100 de plus de blé que l'Ouest supérieur et Duluth réunis et l'envahissement des grains du Nord-Ouest vient seulement de commencer. Une céréale concurrence toutes les autres. Les grains du bassin de la Saskatchewan, prendront la place du maïs de la vallée du Mississippi; et quand ils se rendront à l'océan par navires, tandis que les nôtres, s'ils doivent être transportés à bord de navires américains, devront utiliser des chalands, ne serons-nous pas les débiteurs des généreux Canadiens, si nous sommes sur un pied d'égalité avec leurs agriculteurs?

Je cite encore du rapport du "Bently Congressional.":

Quand nous arrivons à la fin, il dit: "Avec des hommes de notre race, avec un sol aussi producteur, avec des facilités de transport de beaucoup supérieures, les agriculteurs de nos états de l'ouest vont subir une baisse agricole comme ils n'en ont pas connue auparavant à moins que notre pays ne nous dote d'une route à l'océan de façon à ce que nos navires circulent, à l'aller et au retour, aussi librement que sur l'océan.

Le rapport dit plus loin:

Il ne s'agit pas de savoir si les produits de l'Ouest ou du Nord-Ouest prendront la voie du canal Erié, ou le chemin de fer de Buffalo, ou ne prendront rien du tout, mais bien si le transport de ces produits sera conservé entre les mains des Américains, sur le sol des Etats-Unis et s'il aboutira à un port américain ou s'il devra être livré au Canada.

Maintenant, monsieur l'Orateur, passant à l agrandissement du canal Welland, je dirai simplement que feu George V. Wisner, ingénieur consultant du département de l'intérieur aux Etats-Unis, a déclaré en 1904, devant la commission royale de transport que cela coûterait probablement deux fois plus pour agrandir le canal Welland et le creuser à vingt pieds, ainsi que les canaux du Saint-Laurent, que de construire le canal de la baie Georgienne. Il semble évident que si le canal Welland doit être creusé, tout le réseau des canaux du Saint-Laurent doit l'être aussi et suivant M. Wisner, qui est une autorité en la matière, cela coûtera environ $200,000,000. Si nous ne devons que creuser le canal Welland, c'est que nous voudrons seulement changer le port de transbordement de Port-Colborne à Prescott ou à Kingston et je ne vois pas quel grand avantage nous en retirerions. Quant aux tarifs de transport par chemins de fer et par eau, je cite d'après le rapport du canal de la baie Georgienne, page 398, les passages suivants:

Il est bien reconnu aujourd'hui que le transport par eau dans de bonnes conditions, est non seulement meilleur marché que par chemins de fer mais souvent beaucoup plus rapide.

Aux Etats-Unis, on sait que la moyenne de vitesse du transport des marchandises, n'est que de vingt-cinq milles par jour ou environ un mille à l'heure, y compris naturellement tous les retards aux gares et aux terminus, où les wagons sont souvent sur la voie d'évitement pendant plusieurs jours. Quiconque est au courant du mouvement des marchandises sur les Grands lacs peut se rendre compte que la moyenne du transport, dépasse de beaucoup ce chiffre....

M. Joseph E. Randsell, président du congrès des ports et cours d'eau nationaux, déclare dans les annales de l'academie américaine des sciences politiques et sociales.

Il ne peut pas y avoir d'avis différent quant au coût relatif par les deux systèmes. La commission du commerce entre les états, donne dans son rapport le chiffre de 7.48 millièmes par tonne et par mille comme prix moyen du transport des marchandises par voie ferrée en 1906. Le rapport statistique sur le commerce des lacs en 1906, par le colonel Davis, E.U.I.C., montre que pour transporter, l'année précédente, 51,000,000 de tonnes par le canal du Sault-Sainte-Marie, on a payé 84 millièmes d'un millième par tonne et par mille ou un neuvième du coût moyen par voie ferrée....

Il résulte des meilleurs renseignements que j'ai pu me procurer, après une étude attentive du sujet, que le transport par eau, dans de bonnes conditions, coûte environ un-sixième du prix par chemin de fer. Les observations ci-dessus s'appliquent aux lacs et aux rivières et fournissent des arguments inattaquables pour leur amélioration.

Il affirme de plus qu'en réalité toutes les dépenses qui ont été faites pour améliorer les routes fluviales ont été des placements utiles. Elles ont rapporté à la population des Etats-Unis en diminution de taux de transport de 100 à 200 p. 100 chaque année.

La comparaison de l'évaluation du coût de transport par la voie de l'Ottawa avec le prix actuel ou avec les tarifs les plus bas possibles par des voies existantes, prouvera sans aucun doute que la masse du trafic direct sera détourné au profit de cette route fluviale dès qu'elle sera terminée.

Les voies concurrentes avec lesquelles on peut établir une comparaison du prix de transport et la voie qui détiennent le monopole du transport sont:

DES PORTS DU LAC SUPERIEUR.

1. Voie du lac à Buffalo et de là, par voie ferrée, à New-York ou à des ports de la Nouvelle-Angleterre.

2. Voie des lacs aux ports de la baie Georgienne et de là, par voie ferrée, jusqu'à Montréal et aux ports de la Nouvelle-Angleterre.

3. Voie du lac à Buffalo et de là, à New-York par le canal Erié.

4. Voie du Saint-Laurent, entièrement par eau jusqu'à Montréal.

La masse du trafic direct des grands lacs à l'océan a été pendant longtemps dirigée par la voie des lacs à Buffalo et ensuite par chemin de fer jusqu'à New-York (route 1) mais le coût presque prohibitif du transport par chemin de fer et les tarifs extravagant de transbordement à Buffalo ont détourné l'accroissement du trafic direct et ont arrêté son mouvement au point que nos concurrents américains ont reconnu depuis longtemps la nécessité d'une route directe avec de plus grandes facilités et offrant une économie de transport et ils ont employé beaucoup de temps et d'argent à rechercher les solutions possibles du problème.

Le trafic du grain avec son coût général et probable de transport, sera employé comme exemple dans les comparaisons suivantes.

Pendant la saison de 1908, le coût moyen du transport du blé par les lacs de Chicago à Buffalo, sur une distance de 891 milles, a été de 1.1 cent par boisseau.

Pendant la même année, le tarif minimum a été de trois-quarts de cent par boisseau.

La même marchandise a été transportée aux ports de la baie Georgienne à un coût moyen de 1.17 cent par boisseau.

Le tarif moyen pour le transport du blé de Chicago à New-York, par les lacs et les voies ferrées pendant dix années, de 1898 à 1908 a été de 6.15 cents. Ces taux ne comprennent pas le coût du transbordement à Buffalo pour lequel il faut compter encore trois-quarts de cent, faisant un total, tout compris de 6.90 cents par boisseau.

D'après des renseignements sérieux, dans les meilleures conditions possibles, le tarif le plus bas par chemin de fer, un tarif qui n'a jamais encore été atteint, est de 2.2 millièmes par tonne et par mille.

Le coût moyen par chemin de fer de Buffalo à New-York, une distance de 440 milles, pendant l'année 1908 a été de 5.2 cents par boisseau ou 4⅛ millièmes par tonne et par mille.

Le coût le plus bas a été en 1904 quand il est tombé à 4 cents par boisseau ou trois millièmes par tonne et par mille.

Voici les tarifs qui existaient en 1908 pour le transport du blé:

1. Chicago à Buffalo, par le lac.. .. 1.1
   Buffalo à New-York par chemin de fer 5.5
   Transbordement à Buffalo.. .. ·75
   7·35 par boisseau.

———

2. Chicago à la baie Georgienne par lac 1.17
   De là à Montréal par chemin de fer.. .. .. 5.5
   Transbordement intermédiaire .. ·75
   7·42 par boisseau.

———

3. Chicago à Buffalo, par lac 1.1
   Buffalo à New-York, par le canal de l'Erié .. .. 5.
   Transbordement à Buffalo.. .. .. ·75
   6·85 par boisseau.

———

4. De Chicago à Montréal par voie des canaux du Saint-Laurent (tarif publié), moyenne, 5·52. Maximum 6·75 cents par boisseau.

Voici maintenant un tableau indiquant le mouvement et la distribution du blé venant de divers ports du haut des lacs:

Route 1 et 3 à Buffalo.. .. .:	37,530,021	6,733,246	13,952,111
Route 2 à la baie Georgienne ..	1,471,495	.....	20,823,337
Route 4, St-Laurent, Montréal	4,825,473	.....	6,733,246
	43,826,989	6,733,246	41,508,694

Expéditions directes du blé, 1908.

	Boisseaux.
Route 1, de Buffalo..	53,384,866
Route 3 de Buffalo par le canal...	4,063,934
	57,448,800
Route 2, Montral via la baie Georgienne..	10,353,476
Route 4, Montréal via Saint-Laurent..	20,492,797
	30,846,373

Pour les fins de la comparaison, en prenant les taux les plus bas, par chemin de fer, entre les points termini, avec lesquels le canal de l'Ottawa aurait à lutter:

1. De Chicago à Buffalo, par eau.. .. 1·1
   De Buffalo à New-York, par rail.. 3·33
   Transbordement à Buffalo.. .. .. .. ·75
   5·18 cents par boisseau.
2. De Chicago aux ports de la baie Georgienne.. .. .. 1·17
   Des ports de la baie Georgienne à Montréal (365 m.).. .. .. 2·77
   Transbordement.. .. .. ·75
   4·69 cents par boisseau.

Si on compare ces chiffres avec les prix, viâ le canal de l'Ottawa jusqu'à Montréal, on constate que le trajet d'un navire de Chicago à Buffalo prend, en moyenne, 80 heures. De Fort-William à Montréal, via le canal de la baie Georgienne, il serait de 100 heures. Par conséquent, le taux estimatif calculé d'après la durée du trajet, serait de 1·4 cent par boisseau, par voie de la baie Georgienne. Il est donc évident que ce trafic pourrait supporter un péage d'au moins 50 cents par tonne, ou 1½ cent

par boisseau, ce qui porterait le coût total du transport, y compris les péages, à 3 cents par boisseau, contre 4:69 cents par la voie Chicago-Baie-Georgienne-Montréal, et contre 5:181 cents par la route Chicago-Buffalo par eau, et Buffalo-New-York, par rail. Il est donc incontestable que les prix de transport, par cette nouvelle voie, seraient considérablement inférieurs au prix actuels.

A en juger par le rapport qui a été déposé sur le bureau de la Chambre l'an dernier, il n'y a aucun doute que les ingénieurs sont d'avis que cette entreprise est parfaitement praticable. Ils insistent sur ce point, que si le canal est construit, il devra avoir au moins 22 pieds de profondeur, pour cette raison bien simple que pour faire concurrence aux routes actuelles, avec les grands navires du jour, le canal doit avoir des dimensions suffisantes pour livrer passage à ces navires.

M. J. J. Hill, dont l'opinion fait autorité, sur les questions de transport par chemin de fer, a fait observer, devant le Congrès des Ports et Rivières de 1907 qu'aucun navire de 1,000 tonnes ne peut lutter contre un wagon fermé (box car); mais avec des navires de 10,000 tonnes, le problème est résolu. Il est donc facile de comprendre pourquoi il faudra donner à ce canal une profondeur de 22 pieds aux seuils d'écluses.

Me sera-t-il permis d'apporter à l'appui de ce projet, le témoignage de contemporains et de disparus? En 1865, sir John Macdonald disait:

Aussi certainement qu'Ottawa sera la capitale de l'Amérique britannique du Nord, aussi certainement, que cette ville sera la capitale de toutes les possessions britanniques en Amérique, aussi certainement que le siège au Parlement est établi ici, aussi certainement s'accomplira le grand projet de réunir le lac Huron à la rivière Ottawa.

Sir George Etienne Cartier, un autre grand Canadien, déclarait qu'un canal reliant l'Ottawa aux Grands lacs serait nécessairement construit, tôt ou tard.

L'honorable premier ministre du Canada a déclaré à plusieurs reprises qu'il était en faveur de ce projet. Il y a à peine quelques semaines, pendant une élection partielle à Ottawa, il parla de cette grande entreprise et voici ce qu'il disait:

Si j'avais à exprimer ma propre opinion, je vous dirais que la situation financière est telle que la construction du canal de la baie Georgienne pourrait être commencée dès cette année. Mais nous devons, avant toute chose, ménager notre crédit, et la prudence nous commande de compléter l'énorme entreprise dans laquelle nous sommes actuellement engagés, avant d'en entreprendre une autre aussi considérable. Mais j'espère que le jour n'est pas éloigné où nous commencerons les travaux.

Je vais vous faire une confidence. J'ai hâte de mettre ce projet à exécution. J'aimerais à attacher mon nom et le nom du gouvernement Laurier à cette entreprise. Vous savez que je me fais vieux. Il me reste peu d'années à vivre et je tiens à en faire le meilleur usage possible.

Les journaux rapportent ainsi les paroles de l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux:

Oui, j'espère vivre assez longtemps pour voir le canal de la baie Georgienne un fait accompli.

L'honorable Charles Murphy, secrétaire d'Etat, s'est aussi prononcé en faveur du projet.

Dans une réunion publique tenue à Montréal, le printemps dernier, il disait:

Le creusement du canal Welland et la construction du canal de la baie Georgienne sont deux entreprises nationales qui seront mises à exécution pendant que le Canada se construira une marine de guerre.

J'ai ici beaucoup d'autres déclarations de cette nature, non seulement de Canadiens, mais aussi d'Américains, pourtant je n'en citerai pas davantage pour ne pas abuser de la patience de mes honorables collègues.

Je maintiens que si le Gouvernement n'est pas, à l'heure présente, en état d'entreprendre la construction du canal, il devrait permettre à une compagnie privée de s'en charger. Je ne veux pas dire que je serais en faveur de mettre la propriété et l'administration futures du canal entre les mains d'une compagnie, mais je crois savoir qu'une compagnie appelée la compagnie du canal Montréal-Ottawa-Baie-Georgienne a déjà fait des offres au Gouvernement. Je crois qu'elle est financièrement en état de mener cette entreprise à bonne fin, vu qu'elle a à sa tête sir Robert Perks qui est intéressé dans quelques-unes des plus grandes entreprises de ce genre. Permettez-moi d'en citer quelques-unes:

Le tunnel sous la rivière Severn, reliant les réseaux de chemin de fer du sud et de l'ouest de l'Angleterre, avec le réseau du sud du pays de Galles. Ce tunnel mesure 4 milles ½ et a coûté $12,000,000.

Les docks de Barry, Galles du sud, construits spécialement pour l'exportation du charbon et l'importation du bois, munis de l'outillage le plus perfectionné pour faciliter ce trafic, et qui ont coûté $10,000,000. Ces docks reçoivent environ 8,000,000 de tonnes de charbon par année et depuis leur construction, la population de la ville s'est élevée de 100 à 40,000.

Les travaux du port de Buenos-Ayres, construits pour le gouvernement de l'Argentine. Ces travaux ont coûté $50,000,000.

Le canal maritime de Manchester, depuis l'estuaire du fleuve Mersey jusqu'à Manchester, une distance de 25 milles ½. Ce canal a diminué de moitié le coût du transport entre

Liverpool et Manchester. Il a 26 pieds de profondeur, et 20 pieds de largeur à la base, et a coûté $78,000,000.

Les travaux de Rio-Janeiro, en cours de construction, pour le compte du gouvernement du Brésil, consistant en quais et murs de revêtement de plusieurs milles, dans le port de cette ville, y compris les docks, les hangars, les grues électriques, etc. Ces travaux coûteront $35,000,000.

Il existe beaucoup d'autres grandes entreprises auxquelles le nom de sir Robert Perks et ceux de ses associés ont été mêlés, et je dis que si le Canada veut tirer profit de ses avantages géographiques, en matière de transport, il est temps qu'il améliore cette grande voie navigable que la nature lui a donnée.

Plusieurs industries prendraient naissance le long de ce canal qui traverserait une région fertile en richesses naturelles.

Je ne vois rien à ajouter, si ce n'est d'insister sur la nécessité d'entreprendre ce travail le plus tôt possible, ou de permettre à une compagnie privée de l'entreprendre. La construction de ce canal ne serait pas simplement utile à la région qu'il traverserait, il serait de la plus grande importance pour tout le Canada.

M. JAMES ARTHURS (Parry-Sound): Après le discours si documenté de mon ami l'honorable député de Renfrew (M. White) et les nombreux discours prononcés sur cette question, pendant la présente législature et les législatures précédentes, qui tous démontrent l'importance et la nécessité de ce canal, je ne prendrai pas inutilement le temps de la Chambre en entrant dans les détails.

Je me bornerai à rappeler quelques-unes des raisons qui militent en faveur de sa construction immédiate et à réfuter les principales objections soulevées par les adversaires du projet.

Les premières études sur l'Ottawa et la rivière des Français, remontent à 1837, il y a 73 ans, et avaient été ordonnées par le gouvernement du Haut-Canada. En 1859, le Parlement reçut un rapport concernant un canal de 9 pieds et depuis beaucoup d'autres études ont été faites.

Toujours, les ingénieurs ont fait rapport que le projet était parfaitement praticable et ont déclaré qu'il serait d'un très grand avantage pour le pays. Cette unanimité des ingénieurs en faveur de la construction de ce canal est encore plus remarquable quand on songe qu'à l'époque où ces études ont été faites, le grand Nord-Ouest canadien était encore, pour ainsi dire, inconnu, et que les bisons étaient presque les seuls habitants de ces régions où s'élèvent aujourd'hui plusieurs des plus belles villes du Canada. Les mines de charbon de la Nouvelle-Ecosse étaient à peine exploitées et les établissements industriels étaient presque inconnus dans Ontario.

Nous connaissons les changements survenus depuis. Nous savons que le grain de l'Ouest continuera à nous arriver en quantités de plus en plus considérables; nous avons confiance que les mines d'Ontario, toutes importantes qu'elles sont, continueront à prendre de l'extension et fourniront, par l'entremise de nos chemins de fer, un marché pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse, ce qui assurera des cargaisons de retour aux navires de la Nouvelle-Ecosse qui naviguent par ce canal.

Il n'est pas nécessaire de donner la preuve que ce canal sera la route la plus directe entre Fort-William et Montréal—plus courte de 280 milles—puisque le fait est admis de tous ceux qui ont étudié la question.

Il est aussi admis, même par les autorités américaines, que l'exécution complète de cet ouvrage placerait le commerce de transport du grain à l'est presque entièrement aux mains du Canada, pour le plus grand avantage de nos ports maritimes les plus importants, à la construction desquels nous avons dépensé tant de millions. On a démontré à maintes et maintes reprises que ce canal nous permettrait de réduire le coût du transport du grain de 3 ou 4 cents le boisseau, ce qui représenterait des millions et des millions d'épargne pour les cultivateurs du Nord-Ouest.

Pour chaque cultivateur canadien qui expédie 3,000 boisseaux de grain, cela représenterait une épargne d'environ $100 par année, et dans un grand nombre de cas, cette différence de 3 ou de 4 cents par boisseau, représente l'écart actuel entre les profits et les pertes.

On pourrait transporter la houille de l'est du Canada à l'Ontario au taux de 45 à 55 cents par tonne meilleur marché qu'on ne pourrait le faire dans le cas de la houille de la Pensylvanie.

Il a plus: le consommateur se trouverait à épargner le droit de 53 cents par tonne, ce qui n'est pas, certes, un item à négliger. Ainsi que l'a fait observer l'honorable député de Renfrew-nord (M. White), nos importations de houille pour l'Ontario seul s'élèvent à 8,500,000 tonnes et l'on a transporté à Port-Arthur seulement 1,500,000 tonnes de houille destinée aux différents chemins de fer.

On trouve le long ou près de cette route du canal de la baie Georgienne de grandes étendues de bois marchand qui, à l'heure qu'il est, ne valent presque rien, si elles ne sont pas détruites par l'incendie ou autrement. Cette observation s'applique au cas de centaines et probablement à des milliers de millions de pieds de bois dur, et à des milliers de cordes de bois à pulpe et à traverses. L'augmentation de la valeur de ce bois pour le Canada justifierait presque à elle seule la construction de ce canal. De plus, nous devons nous occuper de la puissance hydraulique dont on pourrait se servir et qui acquerrait encore plus de valeur, grâce à la construction de ce

canal. Voici, certes, la plus grande question qui se rattache à l'ouverture de cette route. Cette puissance est évaluée à un million de chevaux-vapeur, et l'on pourrait la développer au coût moyen de $50 le cheval-vapeur, ou autrement dit, au coût annuel d'environ $2 par cheval-vapeur.

On n'aura pas besoin d'ici à longtemps d'une grande partie de cette puissance hydraulique, et je n'ai aucun doute, connaissant, comme cela m'arrive de le savoir, force détails de l'état de choses qui existe actuellement en cette région, je n'ai aucun doute qu'on pourrait développer une certaine quantité de ces chutes d'eau pour environ la moitié de ce coût estimatif. On pourrait difficilement estimer trop haut le développement de ces chutes d'eau. Le Canada devrait être—mais grâce au développement de cette puissance hydraulique—il serait en posture d'exercer la haute main sur presque tout le commerce du papier et des meubles du monde entier, puisque nous nous trouverions à posséder à un même endroit et la matière première et l'énergie hydraulique voulue pour l'utiliser, et que nous aurions des prix réduits pour le transport des articles fabriqués. Comme exemples, je pourrais mentionner les villes de Saint-Paul et de Minneapolis dont la prospérité est entièrement due au fait qu'elles possèdent à leurs portes des chutes d'eau qui ne leur coûtent presque rien.

Nous trouvons donc que tous les rapports qu'on a fait à propos de cette entreprise sont favorables à cette dernière; que presque toutes les parties du Canada bénéficieraient directement de cet ouvrage; que le coût du transport de l'Ouest serait diminué, et que la population de l'Ontario pourrait se servir de la houille canadienne; que notre bois qui n'a aucune valeur, augmenterait de prix; qu'on exploiterait ces chutes d'eau pour l'avantage des manufactures canadiennes. Tous et chacun de ces motifs justifieraient comme proposition raisonnable la construction de ce canal.

On ne devrait pas faire une question de parti de la construction de ce canal, et l'on doit regretter que, dans le passé, les deux partis politiques s'en soient servi jusqu'à un certain point, au cours des campagnes électorales. Cependant, j'estime que la population intéressée s'unit pour déclarer qu'on devrait construire immédiatement ce canal; elle est fatiguée de n'avoir de canaux que sur le papier de même qu'elle ne se laisse pas prendre à tous les levés qu'on exécute de temps à autre, et elle est convaincue qu'à l'heure qu'il est, ce qu'il faut faire, c'est de construire sans délai un canal qui servira au passage des vaisseaux.

Toutefois, aujourd'hui, la question est de savoir si oui ou non il est sage de dépenser l'argent nécessaire à une entreprise de cette importance. A ce propos, j'appellerai un moment l'attention de la Chambre sur certaines observations que faisait l'honorable ministre des Douanes (M Paterson) lors de la discussion sur l'exposé budgétaire. Le 18 janvier, à la page 2205 des Débats, l'honorable ministre disait:

J'estime qu'on ferait plus pour l'avantage de la classe agricole du Canada en diminuant pour elle le coût du transport de ses marchandises au marché que si l'on abaissait le tarif.

Une diminution dans le tarif, c'est parfait autant qu'on la peut opérer, mais le cultivateur est, certes, plus intéressé à la dépense sage de tous les deniers qui tombent dans le trésor public, deniers fournis par toutes les classes autant que par lui-même, et qui servent à améliorer les moyens de transport et à diminuer le coût de ce transport. Si, en améliorant nos moyens de transport, nous pouvons réduire de deux ou trois cents par boisseau le coût du transport de nos produits au marché où on les vend, on s'imagine de quel avantage est tout cela pour le producteur de l'Ouest, non seulement pour la récolte d'une année, mais encore pour la récolte des années suivantes. Prenons, par exemple, ces $3,360,000 que toute la population du Canada a fournis au Trésir et que le Gouvernement a donnés à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour construire 330 milles de voie ferrée de Lethbridge à Nelson.

Et à la page 2206:

Grâce à ses moyens, nous avons obtenu une réduction que nous n'aurions pu avoir autrement. Au nombre des autres diminutions dans les prix de transport, s'en trouvait une de 3 cents par 100 livres sur tout le grain qui sortait de cette région. Que représente le montant de cette diminution? Qu'on fasse des calculs, et l'on trouvera que les cultivateurs, durant quatre ans, sont rentrés en possession jusqu'au dernier sou de ces $3,330,000; qu'ils ont continué à retirer jusqu'aujourd'hui un bénéfice proportionnel; il en sera toujours ainsi.

Et encore, à la page 2207:

Que signifie tout cela pour la population du Nord-Ouest? Tout en n'appréciant pas à une valeur moindre sa demande d'un tarif moins élevé, je puis dire: qu'est-ce que tout cela en comparaison des bénéfices que cette population peut retirer d'une sage dépense des deniers publics, deniers qui sont fournis par tous les habitants du Canada? Cela représente des millions. Chaque fois qu'on peut diminuer les tarifs d'assurance ou de transport des marchandises, grâce au creusement du Saint-Laurent, à l'éclairage de ce dernier, à l'élargissement de nos ports—chaque fois qu'on peut économiser un cent sur le coût du transport des produits du Canada, cela est à l'avantage des cultivateurs. Tout en accordant tout le mérite possible à mon honorable collègue le ministre de l'Agriculture pour les moyens qu'il a pris et qu'il prend encore dans le but de rendre service aux producteurs de notre pays, je dois dire que c'est là une question secondaire, si on la compare à une dépense sage des deniers publics en vue de l'amélioration des voies de transport et de la diminution dans les prix de transport, ce qui permet aux cul-

tivateurs de retirer beaucoup plus que ce qu'ils auraient obtenu si ces moyens additionnels ne leur étaient fournis sur les fonds publics.

Enfin, à la page 2208:

On a accordé cette subvention, non pas uniquement pour construire cette ligne, mais pour assurer à la population de l'Ouest le grand avantage d'obtenir une diminution dans les tarifs de transport, diminution de 3 cents le 100 livres pour l'avenir. De plus, on devait accorder des tarifs moins élevés sur les marchandises importées au Canada, sur le pétrole, sur les instruments aratoires, de telle sorte que, si l'on tient compte de tout cela et si l'on se rappelle que l'argent nous a été remis—parce que, après tout, cet argent est tombé dans le gousset des cultivateurs—et si l'on considère que sur ce seul item, en quatre ans, le peuple s'est trouvé soulagé dans une très large mesure. Voilà un exemple de la façon dont se sont accomplis toutes les autres dépenses. C'est en dépensant sagement comme dans ce cas-là que le pays retirera des avantages de ce qu'il paie à l'Etat; en augmentant le revenu, on s'assure de plus grandes ressources pour augmenter la prospérité du Canada.

Si cela est vrai d'une légère diminution dans les prix de transport des marchandises au Nord-Ouest, combien, à plus forte raison, ne pourrait-on pas appliquer ce principe à une entreprise aussi importante que celle-ci dont bénéficieront non seulement le cultivateur, mais encore les propriétaires des houillères de l'Est, les marchands de bois de l'Ontario, les propriétaires de mines de cette dernière province, et un grand nombre d'autres industries qui s'établiront infailliblement le long de ce canal si elles peuvent se munir de la force motrice à un prix raisonnable?

J'aimerais encore appeler l'attention de la Chambre sur le fait que, bien qu'il faille, suppose-t-on, dix ans pour terminer ce canal, une exécution complète des différentes parties de cet ouvrage serait d'un avantage immédiat pour notre pays. On a fait plusieurs études de cette partie du canal qui s'étend du village de French-River au lac Nipissing. Pour sa part, le chemin de fer canadien du Pacifique a fait faire deux fois des études, et, en 1900, sous le Gouvernement actuel, M. G. W. Fraser en a fait à son tour. Il estime que le coût de l'exécution complète de ce canal depuis l'embouchure de la rivière des Français jusqu'au lac Nipissing serait de $4,200,000. Il est certain que d'autres rapports ont augmenté le total de cette évaluation, mais cela provenait surtout de ce que l'estimation était basée sur la construction d'un canal plus large et plus profond, muni d'élévateurs, de lumières électriques, etc.

Cette section du canal, si on la construisait, rapporterait immédiatement des revenus avantageux, vu qu'elle permettrait de livrer à la colonisation une partie importante de cette région. La rivière au Brochet, la rivière du Loup, la rivière à la Pluie et la rivière du Sud, la rivière de la Veuve, la rivière de l'Esturgeon et la rivière Wahnipitae sont toutes tributaires de cette section. La plus grande partie du bois qui se trouve dans cette région pourrait être exploités; on pourrait exploiter des mines, et la houille pourrait être livrée par bateau bien plus près des grands centres miniers de l'Ontario septentrional qui se pourvoient actuellement de la houille transportée par chemin de fer de Fort-Erié.

Nous avons de très beaux ports sur le lac Nipissing; et l'on trouve les plus belles chutes d'eau d'Ontario sur le cours de la rivière des Français, parce que celle-ci n'est, en réalité, qu'une succession de prolongements de lacs superbes. Ces chutes d'eau pourraient être développées à bon marché, et il est certain qu'on pourrait utiliser immédiatement cette puissance hydraulique. On parle beaucoup aujourd'hui du creusement du canal Welland; tout en croyant que ces deux canaux seront nécessaires avant bien longtemps, j'estime que le creusement du canal Welland, aujourd'hui, ne ferait qu'amoindrir la difficulté, sans la résoudre complètement; en fait, cela ne servirait qu'à changer le point de distribution de Port-Colborne à Kingston ou à Prescott. J'ai été quelque peu surpris dernièrement d'apprendre que les avocats du projet du creusement du canal Welland faisaient distribuer par tout l'Ontario une lettre circulaire. Ces gens-là entreprenaient de démontrer pourquoi il ne fallait pas construire le canal de la baie Georgienne. J'appellerai l'attention de la Chambre sur une ou deux des raisons qu'ils avançaient. D'abord, ils disaient:

Un canal long de 442 milles pour des navires de 10,000 tonneaux suivant les méandres de la rivière Ottawa serait de nature à décourager le capitaine qui fait ordinairement la navigation des lacs.

Maintenant, quant à la construction de ce canal, certaines gens au Canada se sont formés une bien fausse idée de cette entreprise. Ce canal, au lieu de mesurer 440 milles en longueur, ne mesurera, d'après les levés les plus récents et les plus complets, que 28 milles en longueur, sur tout son parcours, les écluses comprises. Il faudrait creuser ou rectifier la rivière sur une longueur d'environ 66 milles, mais le reste, soit environ 346 milles, ne compte aucun obstacle quelconque. Cette route sera réellement beaucoup plus sûre pour la navigation que celle d'aucune partie des Grands lacs. On a soulevé une autre question en disant qu'il n'y aurait pas de cargaisons de retour pour les vaisseaux qui passeraient par ce canal. Mais, ainsi que je l'ai déjà fait observer, il n'y a aucune raison logique ou autre qui empêche

la province d'Ontario de se servir de la houille de la Nouvelle-Ecosse quand elle peut se la procurer. En réalité, les navires qui prennent aujourd'hui la route du Saint-Laurent jusqu'à Port-Colborne ne comptent que sur un très léger fret de retour. Ce dernier représente une valeur nulle presque, à moins que les navires ne traversent le lac Erié pour prendre des cargaisons de houille à Cleveland. On a soulevé un autre point dont mon honorable ami de Renfrew n'a pas parlé. Cette lettre circulaire dit:

D'ordinaire, les eaux de ces régions septentrionales se couvrent de glace le 5 ou le 10 novembre, tandis que par la voie du Saint-Laurent le grain se transporte à Prescott jusque vers le 15 ou le 20 décembre; c'est-à-dire que par la voie du Saint-Laurent la saison de la navigation dure un mois de plus.

Il me paraît bien évident que l'auteur de ces lignes n'entendait absolument rien à la question. Depuis que je connais cette partie septentrionale du pays, je n'ai jamais entendu dire que les eaux du lac Nipissing se soient couvertes de glace avant le 15 décembre. A la suite d'observations minutieuses, les arpenteurs ont constaté que la saison la plus courte dure 210 jours, soit un peu plus longtemps que la période d'activité du port de Montréal.

Je suis de ceux qui croient qu'il y a lieu, en temps de crise financière, de supprimer toute dépense qui n'est pas nécessaire. L'homme d'affaires averti prend tous les moyens, en pareilles circonstance, de diminuer le chiffre de ses dépenses, dût-il pour cela se pourvoir d'un nouvel outillage. Me fondant sur le même principe, je considère que la construction de ce canal est chose nécessaire en ce qu'elle donnera de l'activité aux ports canadiens, fera économiser des millions aux cultivateurs de l'Ouest, ouvrira de nouveaux débouchés aux charbonnages de l'Est, accroîtera la valeur et le rendement des forêts, abaissera le coût du charbon et du transport des produits miniers, favorisera l'industrie en facilitant la production de la force motrice, et, ce qui importe encore plus que le reste, dotera le Canada d'une voie navigable sûre, entièrement située en territoire canadien, d'une voie aboutissant à la mer et qui durera toujours.

M. THOMAS LOW (Renfrew-sud): Je suis bien aise de voir les deux côtés de la Chambre tomber d'accord sur ce sujet. Je me rends pleinement compte de la valeur des observations que la question a déjà provoquées ; mais je démériterais de la confiance que mes commettants ont mise en leur représentant si je ne profitais de la circonstance pour dire quelques mots en faveur de ce grand projet d'intérêt national.

Il fut un temps où le projet était considéré comme n'intéressant que la population de la ville d'Ottawa et de la vallée de l'Outaouais. Mais l'opinion s'est sensiblement modifiée, et l'on voit aujourd'hui des représentants de l'Alberta, de la Saskatchewan et des Provinces maritimes se prononcer en faveur du projet avec autant d'énergie que les citoyens d'Ottawa et des environs.

Quant à la praticabilité de projet, elle ne laisse place à aucun doute. Voici soixante ans que le Gouvernement charge des ingénieurs de lui faire des rapports à ce sujet. Dès 1856, ainsi que l'a dit l'honorable préopinant (M. White), M. Walter Shanley était chargé par le Gouvernement de rédiger un rapport sur cette voie navigable. En 1859, M. T. C. Clark recevait une mission semblable et confirmait le rapport de M. Shanley. A diverses époques, le Pacifique-Canadien s'est fait faire des rapports sur ce même sujet. En 1879, cette compagnie chargeait M. E. P. Bender, ingénieur civil, de faire rapport sur certaine partie de l'entreprise projetée; ce rapport fut favorable. En 1889, M. A. F. McLeod, était chargé par le Gouvernement de faire un nouveau rapport. Sur la demande du Pacifique-Canadien, M. C. R. Coutlée faisait en 1899 un rapport dont les conclusions étaient favorables au projet. En 1900, M. J. W. Fraser faisait le relevé complet des environs de la rivière des Français et du lac Nipissing. En 1902, M. Geo. C. Wisner, ingénieur consultant de la compagnie du canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne, ingénieur d'une renommée universelle, était chargé de faire une nouvelle reconnaissance hydrographique et de rédiger un rapport; il s'acquitta de sa mission et fit un rapport favorable. En 1904, une commission d'ingénieurs composée de MM. Lafleur, Saint-Laurent, Coutlée et Chapleau était chargée de faire une étude complète du projet; son rapport fut imprimé et livré au public.

On ne saurait donc dire de ce sujet qu'il a été l'objet d'un empressement excessif. Tous ceux d'entre nous qui ont pu lire le rapport de la commission dont je viens de parler doivent être convaincus que le canal de la baie Georgienne est, à tous égards, chose parfaitement réalisable. On a vu à différents temps des hommes publics appartenant aux deux partis politiques, des hommes occupant une haute situation dans le monde de l'industrie, se prononcer en faveur du projet; à citer entre autres: sir John A. Macdonald, l'honorable Alexander Mackenzie, sir William Van Horne, James J. Hill et sir Thomas Shaughnessy. Certes, l'opinion de tels personnages doit être de quelque poids en pareille matière. Il y a bien des années que sir John A. Macdonald

disait, à propos de la route Ottawa-baie-Georgienne:

Il faut construire le canal de navigation de l'Outaouais et le chemin de fer canadien du Pacifique.

De son côté, l'honorable Alexander Mackenzie disait:

Je suis bien convaincu que de toutes les voies du continent, c'est celle de la vallée de l'Outaouais qui offre le plus d'avantages à l'égard du transport des produits agricoles du Nord-Ouest jusqu'au littoral de l'Atlantique.

Au point de vue géographique, le canal occupera aussi une position excellente, étant indépendant des eaux internationales, alimenté par des cours d'eau coulant entièrement en territoire canadien. Sous le rapport des distances, il offre des avantages incontestables. De Fort-William à Liverpool par voie des Grands lacs et du canal Welland, la distance est de 4,405 milles; par voie des Grands lacs, du canal Erié, de l'Hudson et de New-York, elle est de 4,920 milles, et de 4,123 milles par voie des Grands lacs de la baie Georgienne et de Montréal. Il est donc évident que par voie de la baie Georgienne, le parcours sera de 282 milles plus court qu'il n'est actuellement par la voie canadienne, et de 806 milles plus court que par la voie américaine. Le seul fait de rendre le transport moins long que par les routes américaines suffira à détourner une grande partie du trafic qui, à l'heure actuelle, s'achemine par les voies américaines. Sous le rapport du temps, le trajet de Montréal à la baie Georgienne, aller et retour, représenterait une épargne de trois jours.

Nombre de membres de la Chambre apprendront sans doute avec quelque surprise qu'à l'heure actuelle les trois quarts du grain de l'Ouest passent par les voies américaines. C'est cette partie du trafic que le canal de la baie Georgienne est appelé à détourner, à accaparer. Certains adversaires du projet ont prétendu que le canal passera trop au nord, mais je suis convaincu que ce canal servira au trafic presque aussi longtemps que n'importe quelle autre voie navigable. On dit que le canal sera ouvert à la navigation environ 210 jours par année.

Que l'on parle tant qu'on voudra de tarif, de Dreadnought et de toutes les questions qui viennent devant la Chambre, le seul problème qui, aux yeux des cultivateurs canadiens, ait une importance réelle, est celui du transport. Le meilleur moyen de venir en aide aux cultivateurs, c'est d'abaisser de 3 cents par boisseau le coût du transport de leur grain jusqu'aux divers marchés de l'univers.

Que signifie une telle réduction? Pour les cultivateurs du Nord-Ouest, elle représenterait cette année un gain d'environ trois millions sur une récolte valant cent millions. On estime qu'il faudra dix ans pour terminer le canal; il n'y a pas d'exagération à dire qu'à cette époque-là la récolte de l'Ouest canadien se chiffrera à 300 millions de boisseaux de blé; or, à raison de 3 cents par boisseau, cette réduction du coût du transport ferait gagner $10,000,000 aux cultivateurs.

Un des grands avantages de la construction de ce canal sera la création d'une source nouvelle et pour ainsi dire inépuisable de force motrice qui sera d'un grand prix pour les industries de toute sorte. On estime à un million de chevaux la force hydraulique que donnera le nouveau canal, ce qui, au prix modeste de $25 par cheval hydraulique, représente $25,000,000.

Autre avantage: on verrait surgir des villes et des industries le long de ce canal, car il traversera des régions où abondent des richesses de toute sorte. Ce qu'on a vu se produire sur les bords du canal Erié se répétera le long du canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne. Voyons quelques-uns des avantages qui résulteront de cette entreprise.

Le bon marché de la force motrice ferait surgir des moulins à pâte de bois, ce qui aurait pour effet de restreindre sensiblement l'exportation du bois à pâte. On verrait s'établir de grandes minoteries. Un jour viendra, je crois, où nous cesserons d'exporter du blé, où nous le convertirons en farine, gardant les produits nécessaires pour nourrir le bétail; ce jour-là, le Canada n'exportera plus que la farine. Ces minoteries seront tout à l'avantage du pays en ce qu'elles fourniront de l'empoi à un grand nombre de bras. Il surgira beaucoup de fabriques de ciment comme celle que l'on voit à Hull; au lieu de transporter le ciment, nous l'exporterons. Grâce à la modicité du coût du transport, à l'exploitation de l'énergie hydraulique le long du canal et au bon marché du charbon, le commerce et l'industrie prendront un essor formidable.

Le manque de moyens de transport fait que d'importants gîtes de fer sont encore improductifs. Des personnes faisant autorité ont affirmé que le Canada est appelé à briller au premier rang dans le domaine de l'industrie métallurgique.

On n'a pas exagéré l'importance que jouent le fer et l'acier dans le monde industriel, et les réserves actuelles, si abondantes soient-elles, sont tellement mises à contribution, que les esprits clairvoyants s'en sont émus et recherchent de nouvelles sources d'alimentation. D'autre part, le Canada possède de vastes gîtes de fer qui sont restés intacts, parce que nous n'avions pas de moyens économiques de transport pour relier les charbonnages aux gisements miniers. Rien ne s'oppose, selon moi, à la mise en valeur de ces gisements non plus

qu'à ce que le Canada se place au premier rang des nations productrices de fer.

En cette enceinte parlementaire et, à l'époque des élections, aux assemblées populaires, on agite souvent la question de la dette publique; je veux donc faire une déclaration à ce sujet: que je doive occuper un siège ici pendant une seule ou pendant deux législatures, jamais je ne regretterai d'avoir voté en faveur de l'accroissement du chiffre de la dette publique, tant que je saurai que cette augmentation de la dette a ajouté à la richesse de l'Etat ou amélioré notre situation. Quelle est, je le demande, la grande compagnie, la puissante société que la pensée d'ajouter quelques dollars au chiffre de sa dette ferait hésiter ou trembler? Si sa situation doit s'en améliorer, si elle doit se trouver en meilleure posture pour faire ses opérations, elle n'hésite pas à contracter l'emprunt. Le négociant hésite-t-il à emprunter à la banque les quelques dollars qui doivent lui permettre de tirer un meilleur parti de son commerce? Non, monsieur l'Orateur; les cultivateurs canadiens sont gens clairvoyants que n'épouvante pas l'idée de voir le ministre des Finances négocier un emprunt.

Un cultivateur n'hésiterait pas à hypothéquer sa terre pour emprunter quelques dollars, s'il savait que cela lui permettrait d'ériger des bâtiments plus vastes, afin d'emmagasiner ses récoltes de plus en plus abondantes. Et je déclare que le ministre des Finances ne doit pas craindre d'augmenter la dette publique de $100,000,000 pour ajouter le canal de la baie Georgienne à son actif. Dans certains milieux de la province d'Ontario, on semble croire que le canal de la baie Georgienne dépouillera la route du Saint-Laurent de son trafic. Il n'en sera rien. Le canal ne détournera pas le trafic du Saint-Laurent ni celui des chemins de fer canadiens. Il se créera un trafic à lui et attirera presque tout le grain canadien qui passe par les canaux des Etats-Unis et enlèvera à Duluth une grande partie du trafic américain. Je demanderai à ceux-là: Savez-vous que les trois quarts du grain qu'on exporte passe par les canaux américains?

Résumons maintenant quelques-unes des raisons qui, à mon humble avis, doivent nous engager à mettre ce projet à exécution:

1. Cette route aura 282 milles de moins que toute autre route conduisant à la mer.

2. Elle exigera moins de canalisation que toute autre route. D'après les plus récents rapports des ingénieurs de l'Etat, il ne faudra que 28 milles de canaux.

3. Elle offrira le moyen le plus prompt et le plus direct de rendre les produits agricoles au bord de la mer.

4. Elle diminuera probablement de 3 cents par boisseau le coût du transport du grain des cultivateurs jusqu'aux marchés de l'univers, augmentant d'autant la valeur de leurs produits.

5. Elle permettra de transporter le grain canadien par des voies canadiennes et fera passer par le canal de la baie Georgienne les trois quarts de notre grain qui passent actuellement par les canaux des Etats-Unis.

6. Elle permettra aux propriétaires des houillère de la Nouvelle-Ecosse de délivrer du charbon à Fort-William à raison de 60 cents par tonne, s'ils peuvent se procurer des chargements de retour.

7. Elle sera le meilleur régulateur des tarifs applicables aux marchandises, bien que nous ayons une excellente commission des chemins de fer.

M. James J. Hill, dont l'autorité est si grande en matière de transport, a répété à maintes reprises que le développement de nos voies de navigation naturelles est le moyen d'obtenir des tarifs peu élevés.

En terminant, qu'on me permette de dire au premier ministre et à ses collègues que, de toutes les grandes entreprises nationales, passées ou futures, je n'en connais aucune qui soit plus utile aux cultivateurs de ce pays que le développement de cette grande voie nationale de navigation.

M. E. B. DEVLIN (Wright): Il est très intéressant de constater que le nombre de ceux qui approuvent la construction du canal de la baie Georgienne est, depuis la venue de nouveaux députés, plus grand qu'il ne l'était dans l'ancienne législature. Il y a aussi lieu de faire observer que c'est une erreur de croire que les défenseurs du projet du canal de la baie Georgienne habitent la vallée de l'Ottawa. Il s'en rencontre dans tous les coins du pays.

A ceux qu'effraie la construction des canaux je dirai que ce projet est peu de chose, si on le compare aux canaux qui existent dans le monde entier. Dans les Iles-Britanniques, il y a 8,000 milles de canaux; en Allemagne, 3,000 milles; au Canada, 3,000 milles. Cela étant, le Canada dont le territoire est immense et fertile et dont le commerce et la richesse augmentent constamment ne doit pas craindre de construire quelques écluses le long de l'une des plus belles voies de navigation de l'univers.

On me demande souvent quel sera le parcours de ce canal. Je puis dire qu'il commencera à l'embouchure de la rivière des Français et aboutira à Montréal, à une distance de 425 milles. Il s'ensuit que la rivière des Français et le lac Nipissing se trouvent à la ligne faîtière et que le canal traverse les lacs à la Truite, à la Tortue et Talon, suit la rivière Mattawa jusqu'à l'endroit où elle se jette dans l'Ottawa, puis cette rivière jusqu'à Montréal, s'écartant

parfois du lit des eaux lorsque les circonstances l'exigent.

Qu'on me permette de citer à la Chambre l'opinion d'hommes éminents du Canada et de l'étranger, pour repousser les arguments qui sont parfois invoqués, principalement par des administrateurs de chemin de fer, afin de s'opposer à la construction du canal de la baie Georgienne. Tout d'abord, sir Wilfrid Laurier lui-même a déclaré qu'il approuvait entièrement le projet et, au banquet du club National, à Londres (Angleterre), il a tenu ce langage:

Le principal chapitre de dépense pour le Canada est celui de la création de routes commerciales. Il doit parachever son réseau de chemins de fer et construire le canal de la baie Georgienne.

L'honorabe premier ministre a prononcé les mêmes paroles dans d'autres parties du pays, et je l'ai entendu parler dans le même sens à Hull, et dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, il a parler dans le même sens. Sir Wm Van Horne, qui fait autorité en matière de transport, a déclaré que la construction du canal de la baie Georgienne serait très utile au commerce et M. J. J. Hill a fait observer qu'elle permettait à des vaisseaux pouvant porter 400,000 boisseaux de transporter du grain à raison de 3 cents par boisseau tout en réalisant un bénéfice. M. Hill a dit que ce canal ne permettrait pas seulement de rendre au bord de la mer le blé du Nord-Ouest canadien, mais qu'il servirait au transport du grain provenant de tous les endroits des Etats-Unis, situés au nord de la ville de Kansas, parce que le commerce sur la voie la plus facile. En citant des autorités aussi éminentes, je ne saurais oublier M. Robert Reford, qui a fait une étude particulière de la question du transport et qui déclare:

Les tarifs seront réduits au tiers des prix actuels, et les producteurs de grain de l'Ouest devront empocher jusqu'à la moindre parcelle de cette réduction.

Qu'on me permette de dire que le canal Erié pour les barges, dans l'état de New-York, dont nous avons tant entendu parler et qui sera loin d'être aussi utile que le canal de la baie Georgienne, coûtera aussi cher que ce dernier, tandis que la canalisation du Mississipi jusqu'à 12 à 14 pieds de profondeur coûtera beaucoup plus cher.

Un article paru dans le " Scottish American " fait observer que, même en tenant compte du grand inconvénient causé par la glace dans nos rivières, les canaux américains ne pourront aucunement soutenir la concurrence du canal de la baie Georgienne.

Examinons maintenant de quelle utilité sera le canal de la baie Georgienne, dont le projet est soumis au public depuis plus d'un demi-siècle et, par conséquent, n'est pas nouveau. En 1895, nos exportations de grain se sont élevées à 17,185,582 boisseaux représentant une valeur de $11,537,-433, et en 1909, elles se sont chiffrées par 70,526,894 boisseaux valant $63,884,355. Ces chiffres prouvent que notre commerce de grain augmente constamment, et il saute aux yeux que notre réseau de chemins de fer, même en y comprenant le Transcontinental et le Canadian-Northern, ne pourra pas transporter la récolte des champs de blé du Nord-Ouest. De plus, après la construction du canal de la baie Georgienne, une grande quantité de grain actuellement expédié par les ports américains passera par la route canadienne pour se rendre au port maritime de Montréal.

Je ne m'oppose pas à l'approfondissement du canal Welland ou de tout autre canal canadien, mais je crois que, dès que vous creuserez le canal Welland, les Américains entreprendront de construire un canal entre Oswego et Syracuse, afin de pouvoir rendre le grain de l'Ouest dans le port de New-York à bord de leurs propres navires. C'est là une conséquence logique. Tandis que, si vous construisez le canal de la baie Georgienne, le grain qui passe par New-York, une grande quantité de ce grain, s'acheminera directement vers la rivière Ottawa.

Au risque d'ennuyer la Chambre, je fournirai quelques données statistiques. Le poids total des marchandises ayant franchi les différents canaux du Canada en 1908 a été de 17,502,820 tonnes. Etablissons une comparaison avec le trafic du canal de Suez. En 1908, le canal de Suez a livré passage à 13,633,283 tonnes de marchandises, soit 4,000,000 de tonnes de moins qu'il n'en est passé par nos canaux; cependant les recettes du canal de Suez ont atteint $20,605,924, cette année-là.

En 1908, il est passé 776,374 tonnes de grain par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal. Ces canaux ont livré passage à 2,900,102 tonnes de marchandises en tout. Sur cette quantité, il y avait 867,-037 tonnes de produits agricoles, 826,177 de marchandises, 430,004 tonnes de charbon et 180,022 tonnes de produits forestiers. Si je ne parlais qu'au nom de la région d'Ottawa, je dirais que 204,490 tonnes des marchandises qui ont franchi les canaux de la rivière du même nom représentaient les produits de nos forêts. Le déplacement total des marchandises dans le canal du Sault-Sainte-Marie a été de 12,759,216 tonnes.

On a construit un canal maritime à Manchester, en Angleterre. Ce canal qui n'a que 35 milles ½ de longueur a coûté $73,-172,000. Ses recettes sont d'environ $300,-000. L'Anglais est prudent dans les affaires et, s'il dépense $73,000,000 pour retirer un revenu de $300,000, pourquoi ne dépenserions-nous pas $100,000,000 pour obtenir

un revenu qui pourrait être incalculable et qui sera certainement très considérable?

La construction du canal maritime de Manchester a eu beaucoup d'importance pour cette ville. Pendant les travaux, 17,000 hommes et enfants ont été employés tous les jours. Depuis que le canal est construit, on a formé de nouveaux projets à Manchester et, sur les berges du canal, des entrepôts et des usines qui étaient vides sont maintenant occupés, et il s'est construit 10,000 habitations nouvelles à l'usage des ouvriers de cette ville.

Je sais que plusieurs députés désirent traiter ce sujet ce soir; ils guettent l'occasion de prendre la parole. De fait leur enthousiasme déborde, et il serait injuste de ma part de retenir plus longtemps l'attention de la Chambre. Je voudrais avoir cent bouches pour proclamer d'un bout à l'autre du pays les immenses avantages que le Canada retirera de la construction de ce canal. A mes bons et fidèles amis, à ceux de l'armée et de la marine, je rappellerai que le major général Gascogne, rendant témoignage devant le Sénat canadien, disait que les autorités impériales désiraient vivement que ce canal fût construit parce qu'il offrirait une belle route pour la défense de ce pays. Souffrez que je rapporte ses paroles dont voici la version française:

Au point de vue militaire, je déclare formellement que, pour ce qui regarde la stratégie, je considère ce projet comme des plus utiles.

Naturellement—et je dois le dire pour expliquer toute ma pensée—beaucoup dépend de la profondeur d'eau que vous vous proposez de donner au canal.

Le président—La profondeur serait de 14 pieds.

Le major général Gascogne—Je me préparais moi-même à demander une profondeur de 14 pieds.

Si vous en faites un canal de 14 pieds de profondeur, je puis dire qu'il serait de la plus haute valeur pour le pays au point de vue stratégique.

Je sais que les autorités impériales considèrent cette entreprise à ce point de vue.

Il ne m'est pas nécessaire de traduire ce magnifique langage, parce que je sais que tous les membres de cette Chambre connaissent les deux langues officielles, mais j'appellerai l'attention des honorables députés qui proclament aujourd'hui si fortement la nécessité de la défense navale de ce pays, qui sont imbus d'un fort sentiment de loyauté à l'égard de la couronne anglaise, et qui veulent par tous les moyens possibles défendre l'empire et notre pays, j'appelle, dis-je, leur attention sur l'importance de la construction du canal de la baie Georgienne, et je leur demanderai de s'unir à nous en faveur d'une œuvre qui sera l'une des plus considérables qui aura jamais été entreprise par un gouvernement canadien.

M. J. F. HODGINS (Pontiac): Monsieur l'Orateur, j'ai écouté avec beaucoup d'attention les paroles de l'honorable député de Renfrew-nord (M. G. V. White) qui a présenté cette motion, et aussi les honorables députés qui l'on suivi. Je ne crois pas que depuis la confédération on ait présenté devant le parlement une question méritant plus son attention et celle du peuple que la construction immédiate du canal de la baie Georgienne. Les avantages de ce canal ont été exposés ce soir d'une façon si complète, que je ne me sens pas disposé à demander à la Chambre d'écouter ce qui ne pourrait être qu'une répétition des nombreuses et grandes choses qui ont été dites en sa faveur; mais je croirais manquer à mon devoir envers le comté que je représente comme envers le pays, si je ne saisissais pas cette occasion d'approuver la construction du canal de la baie Georgienne. La question n'est pas nouvelle; elle est devant le pays depuis la confédération, et je n'ai pas honte d'approuver un projet qui l'a été par les plus grands hommes de notre pays, par les industriels de chemins de fer canadiens, par les grands expéditeurs, par les chambres de commerce de même que par la presse. Conséquemment je me sens à l'aise pour approuver un projet qui devra être d'un immense avantage pour le Canada. Je n'ai aucun doute que le coût énorme de la construction de ce canal a été la cause des retards que l'on a apportés jusqu'ici à le commencer; mais si l'on considère qu'il faudra dix ans pour construire ce grand canal maritime, dont le coût est estimé à $100,000,000, une dépense de $10,000,000 par année en paierait le coût total; et je suis certain que lorsque ce grand canal sera achevé et ouvert au commerce de l'Ouest et de l'Est, le gouvernement du Canada en retirera amplement le coût de sa construction.

Lorsque je considère les progrès énormes que les grandes provinces de l'Ouest ont faits pendant les derniers dix ans, et les grandes perspectives d'un développement encore plus grand, ce n'est pas être du tout optimiste que de prédire que lorsque ce canal sera ouvert au trafic, la production du grain dans les provinces de l'Ouest dépassera un billion de boisseaux par année.

Si, en 1900, la production totale a été de 32,000,000 de boisseaux, en 1907 de 160,000,000 de boisseaux, en 1908 de 232,000,000 de boisseaux, et en 1909 de 314,000,000 de boisseaux, je ne crois pas qu'il soit exagéré de prédire qu'en 1920 la production totale du grain dans les trois provinces de l'Ouest dépassera 1,000,000,000 de boisseaux.

Nous pouvons calculer que la moitié de cette quantité sera pour l'exportation. Une autorité aussi éminente que M. Robert Reford, de Montréal, un des principaux armateurs du Canada, prétend que le

blé peut être transporté de Fort-William jusqu'à Montréal à 2 cents de moins par boisseau que le prix actuel. Cela représenterait un gain de $10,000,000 sur l'exportation du grain du Nord-Ouest seulement, ce qui suffirait amplement à payer l'intérêt sur la dépense de $100,000,000, de même que l'entretien et l'exploitation du canal.

On a beaucoup parlé de l'agrandissement du canal Welland. Mais tout en croyant à la possibilité de l'agrandissement de ce canal, je suis d'avis que le jour viendra où ces deux voies de navigation seront nécessaires et comme la population d'Ontario bénéficie depuis plusieurs années des avantages que donne le canal Welland, je crois qu'il est dans son intérêt comme dans l'intérêt de tout le Canada que l'on commence d'abord par construire le canal de la baie Georgienne. L'agrandissement du canal Welland arrêterait dans une grande mesure le trafic actuel, tandis que si l'on construit d'abord le canal de la baie Georgienne, la province d'Ontario sera entourée par un cercle complet de voies d'eau, et la province de Québec aurait une voie sur toute la longueur du front de son territoire. Les ressources naturelles du comté de Pontiac, que j'ai l'honneur de représenter, justifieraient à elles seules la construction de cette grande voie maritime. Nous avons dans le comté de Pontiac des étendues énormes de forêts, du bois à pâte, des minéraux et d'autres ressources qui n'attendent que des moyens de transport plus facile et à meilleur marché. J'ai été frappé lorsque j'ai entendu, pendant ce débat, l'honorable député de Peterborough (M. Stratton) nous dire que le bois à pâte valait environ $5.75 la corde, et lorsqu'il était transformé en papier il rapportait de $38 à $45 la corde pour le papier de qualité commune, et de $50 à $100 dans les papiers de qualité supérieure. L'année dernière l'exportation du bois à pâte à $5,75 la corde représentait environ $4,500,000, tandis que si ce bois avait été transformé en papier il aurait représenté une valeur de $40,000,000.

Il y a beaucoup de gens dans ce pays qui croient que la protection est le plus grand facteur possible dans le développement d'un pays, mais à mon avis, les transports sont plus importants que la protection. Je crois que si ce canal de la baie Georgienne était construit, il donnerait aux voies d'eau canadiennes un grand avantage sur toutes les autres voies de ce continent, et ferait plus pour notre pays qu'aucun tarif ne pourrait faire.

Les honorables membres qui m'ont précédé ont si complètement traité la question des prix de transport, que je ne crois pas qu'il serait sage pour moi de la traiter après eux. Je dirai cependant quelques mots au sujet des exportations de blé par voie de Fort-William et des Grands lacs cette année. L'année dernière on a expédié de Port-Arthur et de Fort-William pour le bord de la mer et les points intermédiaires 77,000,000 de boisseaux de blé. Sur ce chiffre environ 54,000,000 de boisseaux ont été transportés sur des vaisseaux canadiens et 23,000,000 sur des vaisseaux américains. Je n'hésite aucunement à dire que si le canal de la baie Georgienne avait été construit, non seulement nous aurions transporté par cette route les grains de notre Nord-Ouest canadien, mais aussi une grande partie du grain de nos voisins les Américains. Ces voisins voient avec alarme le construction de ce grand canal, et ils favorisent plutôt l'agrandissement du canal Welland. Naturellement, ils préfèrent ce dernier, vu que nous supporterions le coût des travaux tandis qu'eux auraient le commerce. J'ai devant moi quelques lettres très intéressantes à ce sujet, mais comme il y a beaucoup d'autres honorables députés qui désirent parler, je ne prendrai pas le temps de la Chambre pour les lire.

L'honorable député qui m'a précédé (M. Arthurs) a traité très habilement la question du charbon de la Nouvelle-Ecosse, et je n'aurai besoin que d'en parler brièvement. Durant l'année 1908 la production totale du charbon de la Nouvelle-Ecosse représentait environ 6,300,000 tonnes, production qui a donné de l'emploi à environ 13,000 mineurs. 2,000,000 de tonnes de ce charbon ont été vendues dans la province de Québec, et la province d'Ontario importait des Etats-Unis cette année-là environ 8,000,000 de tonnes de charbon. Si ce charbon avait été acheté dans la Nouvelle-Ecosse 25,000 mineurs de plus auraient eu de l'ouvrage et les expéditeurs canadiens auraient eu aussi plus de transport, de sorte que si nous voulons développer notre pays, la première chose que nous avons à faire est de nous occuper de cette question des transports. Les cent millions, auxquels la construction de ce canal est estimée, sont sans doute une forte somme, mais lorsque nous considérons les ressources du Canada, lorsque nous considérons qu'il y a dans les banques du pays $735,000,000 d'épargnes du peuple, lorsque nous songeons au crédit élevé que possède le Canada sur les marchés monétaires du monde, je ne vois pas pourquoi le Gouvernement hésite encore, et je crois qu'il recevrait l'approbation du pays tout entier s'il exécutait ce projet.

J'espère que le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) qui avec ses collègues a tant fait pour le développement de ce pays, n'hésitera pas à construire ce canal, et que son nom passera à la postérité comme le créateur de cette grande voie maritime, comme de beaucoup d'autres entreprises d'intérêt public qui ont été inaugurées sous son règne. Monsieur l'Ora-

teur, je ne veux pas, plus longtemps, discuter cette question, car je sais que d'autres de mes collègues, qui peuvent la traiter beaucoup mieux que moi, désirent prendre la parole.

M. J. D. REID (Grenville): Je ne suis pas naturellement opposé à l'adoption de cette résolution, et je ne crois pas non plus qu'aucun membre de cette Chambre voudrait s'y opposer, car elle demande seulement que les documents concernant le projet de construction du canal de la baie Georgienne soient déposés sur le bureau de la Chambre, mais j'ajouterai immédiatement que je ne suis pas opposé non plus à la construction du canal de la baie Georgienne ou d'aucun autre canal qui serait de nature à développer notre grand pays. Il faudra tôt ou tard que ce canal de la baie Georgienne soit construit. La partie du pays qu'il traversera, et les avantages qu'elle en recevra justifieront l'ouverture de cette route, au point de vue spécialement des nombreuses chutes d'eau que ce canal permettra de développer, ce qui sera d'un immense avantage pour tout le Canada.

Mais, d'après ce que j'ei entendu pendant ce débat, et je regrette de ne pas avoir été présent tout le temps qu'il a duré, je suis porté à croire que le temps le plus court pendant lequel on espère pouvoir construire ce canal sera de dix années. Pour ma part, je crois qu'il faudrait beaucoup plus de temps que cela, et, il est conséquemment de l'intérêt des habitants du Nord-Ouest et du pays tout entier que notre autre grande voie maritime, le canal Welland, soit améliorée presque immédiatement. Le Gouvernement a calculé que le canal Welland pouvait être agrandi en cinq ans. Je crois que tous les membres de cette Chambre conviendront, même si l'on doit commencer la construction du canal de la baie Georgienne prochainement, que le canal Welland doit être aussi agrandi. L'estimation la plus élevée que l'on a fait du coût des travaux nécessaires à cet agrandissement, est de $25,000,000, et, comme je l'ai dit, ces travaux pourraient être terminés en cinq ans. Si l'on agrandissait le canal Welland, on obtiendrait une diminution des tarifs de transport aussi grande qu'en construisant le canal de la baie Georgienne et le travail pourrait être terminé beaucoup plus tôt. Naturellement, les opinions diffèrent beaucoup au sujet des tarifs que l'on pourra obtenir lorsque le canal de la baie Georgienne sera construit ou le canal Welland agrandi.

On a démontré au Gouvernement, je crois, que l'approfondissement du canal Welland permettrait le transport des grains de Fort-William et de Port-Arthur à Montréal moyennant une taxe de 3 cents ½ du boisseau. Voici sur quoi je me fonde pour faire cette assertion: le tarif actuel de Port-Arthur et Fort-William à Buffalo dans les grands rouliers des lacs est en moyenne d'à peu près 1 cent ½ par boisseau. Si le canal de Welland était agrandi de manière à permettre à ces cargo-boats de se rendre à Kingston ou Prescott ou quelque autre tête de ligne de la navigation fluviale, le transport dans ces grands rouliers pourrait s'effectuer moyennant 2 cents par boisseau. Les grains pourraient être transportés de Kingston ou Prescott à Montréal moyennant 1 cent ½ du boisseau. Ce serait un total de 3 cents ½ à partir de Port-Arthur ou de Fort-William comme je l'ai dit. Aucun de nos collègues ne prétendra, je pense, qu'il serait possible de transporter le grain à moins de frais en suivant cet itinéraire du canal de la baie Georgienne. Car, même une fois surmontés tous les obstacles qui s'opposent à la construction de ce canal, ces grands bateaux ne sauraient en tirer le meilleur parti. A peu près tout le parcours consisterait en biefs de la baie Georgienne à Montréal. Ces cargo-boats ne pourraient naviguer à l'allure indiquée aujourd'hui par certains députés. En outre, ils seraient exposés à se heurter sur les bajoyers du canal et à souffrir des avaries en conséquence. En suivant l'itinéraire du canal de Welland, il n'y aurait que 18 milles de biefs de Port-Arthur à Kingston: la longueur du canal de Welland. J'engage donc le Gouvernement à entreprendre sur-le-champ l'approfondissement du canal de Welland et à mener l'entreprise à bonne fin le plus tôt possible. Il n'y a pas de raison, que je sache, pour qu'il ne s'applique pas simultanément au creusement du canal de la baie Georgienne, et une fois le canal de Welland parachevé, pour qu'il ne pousse pas plus vigoureusement encore l'exécution de l'entreprise du canal de la baie Georgienne. Je suis fortement d'avis que la question d'établissement d'une voie navigable devrait être examinée. Par exemple, il a été question dans cette enceinte du projet d'établissement d'une voie navigable reliant Port-Arthur à Edmonton. Cela paraîtra peut-être irréalisable à certains membres de la députation. Mais je me rappelle le temps,—il n'y a pas bien des années,—où ce projet de creusement du canal de la baie Georgienne revenait tous les deux ans devant le comité des chemins de fer, en vue du renouvellement de la charte, et on se figurait bien que jamais le projet ne prendrait forme. Mais aujourd'hui on s'aperçoit que sa réalisation est possible et probable. Il en sera de même du projet d'établissement d'une voie navigable reliant Port-Arthur à l'Ouest.

Une autre observation que je désire faire: si ces voies de communication doivent être aménagées, que ce soit par l'Etat; qu'il en soit le propriétaire et qu'il réglemente le trafic à sa guise, qu'on n'en confie pas l'exploitation à des compagnies particulières.

J'espère que le ministre des Chemins de fer et des Canaux va engager fortement ses collègues à hâter l'aménagement du canal de Welland afin de mettre ses grands cargo-boats à même de naviguer du fond des Grands lacs jusqu'à la tête de la navigation fluviale. Qu'on le fasse, et je suis convaincu que dans trois ou quatre ans l'économie réalisée par la population du Nord-Ouest sera suffisante pour solder tous les frais de construction. Et ce résultat sera obtenu de cinq à quinze années plus tôt que par le moyen de l'aménagement du canal de la baie Georgienne.

M. C. A. WILSON (Laval): Je n'ai que quelques mots à dire en réponse aux observations des honorabes députés de Grenville (M. Reid) et de North-Renfrew (M. White). Si j'ai bien compris le sens des paroles du député de Grenville, il s'agit simplement de savoir s'il est opportun ou non d'approfondir quelque peu le canal de Welland, mais il ne s'oppose nullement au projet de creusement du canal de la baie Georgienne. Je dois dire, monsieur l'Orateur, qu'il nous paraît agréable d'avoir à nous occuper d'une question de voie navigable après avoir tant entendu parler de Dreadnought et de marine de guerre; et je souhaite vivement, dans le cours des observations que je vais faire, ne pas froisser les susceptibilités de l'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk), en signalant brièvement les avantages qu'assurera ce canal au point de vue stratégique.

Depuis sept ou huit ans, je m'intéresse particulièrement aux questions de dragage et de navigation. Elles ont fourni un sujet de discussion au cours de la campagne électorale de 1902 dans le comté de Laval; et au cours de la campagne de 1904, on a discuté la question du dragage de la rivière des Prairies et de la rivière Jésus. Je suis heureux de voir ici présent le député de Terrebonne (M. Nantel), qui, je l'espère, s'intéressera à cette question. Depuis que nous avons en main les levés et le rapport relatifs à ce canal de la baie Georgienne, tout le monde s'intéresse plus ou moins à la question et chacun est plus ou moins renseigné sur ce sujet. Je ne me propose pas d'entretenir la Chambre de ce projet de creusement du canal de la baie Georgienne généralement. Il ne reste plus grand'chose à dire à ce sujet, et tout membre de la députation désireux de se renseigner davantage n'aura qu'à parcourir ce rapport compréhensif et bien conçu soumis par les quatre ingénieurs nommés par le gouvernement fédéral pour faire l'examen de ce projet. Ils trouveront dans ce rapport tous les renseignements nécessaires. Je vais restreindre mes observations à cette partie de l'itinéraire projeté qui va du lac des Deux-Montagnes à Varennes, situé à six ou huit milles du bout de l'île de Montréal.

Maintenant, j'invite l'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley) à inclure dans le cahier des crédits qu'il va soumettre à la Chambre dans quelques jours une somme pour les explorations relatives au creusement de la rivière des Prairies, de cette partie de ce canal, dont le parcours s'étend depuis North-Bay, jusqu'à Montréal, la métropole canadienne.

Le 15 février 1909, j'ai inscrit au feuilleton une motion pour le dépôt d'un état relatif au dragage de la rivière Jésus; et j'ai été informé qu'au mois de novembre 1863-1864 il avait été fait du dragage en régie sur une distance d'à peu près un demi-mille au-dessous du quai de Macdonald, et que de 1902 à 1908, il y avait été fait du dragage à l'entreprise, sur un parcours d'à peu près deux milles, largeur de 100 pieds, profondeur de 6 à 10 pieds, et jusqu'à l'embouchure de la rivière Mascouche. Ces travaux doivent être continués jusqu'à Terrebonne. Tels sont les renseignements fournis par le département des Travaux publics dans l'état que je viens de mentionner. Je désire maintenant signaler à l'attention l'importance de la contrée comprise entre ces deux rivières, et indiquer l'urgence de travaux d'amélioration aux lits de ces deux rivières, tout d'abord dans l'intérêt de la navigation sur place, en second lieu dans l'intérêt général du réseau des voies navigables du Canada, enfin, en troisième lieu, en vue de la nécessité bien établie de ce chenal comme tronçon du canal de la baie Georgienne.

D'après le recensement de 1901, la population totale des paroisses bordant ces rivières, et qui profitera directement de l'exécution de ces travaux s'élevait à 10,200 âmes; la population totale des villages dans le même district était de 6,779, soit un grand total de 16,979. Je ne détiendrai pas la Chambre à lui faire l'énumération du nombre d'acres cultivés dans le pays environnant. Je me bornerai à dire que depuis la préparation du dernier recensement, le village aujourd'hui constitué de Cartierville a surgi, et nombre de familles se sont fixées sur les bords de la rivière des Prairies; la population a dû y augmenter depuis le dernier recensement de 5,000 âmes au moins. Je suis sûr que ce n'est pas une exagération. Et même, d'ici à dix ans, on peut être sûr que ce district renfermera une population de 50,000 âmes. Il s'y trouve déjà, comme je l'ai fait voir, en chiffres ronds, 22,000 habitants. La ville de Montréal s'étend rapidement de tous côtés, sauf du côté sud où elle confine au fleuve Saint-Laurent. De nouveaux centres et faubourgs sont annexés à la ville d'année en année. Ses limites s'étendent déjà jusqu'à un mille en déçà de la rivière des Prairies et bientôt les muni-

cipalités de Cartierville, Bordeaux, Ahuntsic et du Sault-au-Récollet seront annexées à la ville. C'est-à-dire que toute la contrée s'étendant depuis le fleuve Saint-Laurent jusqu'au village de la rivière des Prairies formera partie de la ville de Montréal.

Sur les bords de la rivière, nombre d'établissements d'éducation ont surgi, tous de très haut rang, et où nombre de familles urbaines envoient leurs enfants. Les conduites d'eau de la ville se prolongent jusqu'à la rivière des Prairies. La nouvelle prison de Montréal est actuellement en construction à quelques arpents de la rivière et au centre de la municipalité de Bordeaux. On est à subdiviser les terres en terrains de ville, et de date récente, comme par enchantement, des villages ont surgi de tous côtés dans cette région, l'une des plus belles du Canada. En vain chercherait-on dans les Livres bleus des dix années dernières, des noms de localités telles que Youville, Parc-Laval, Bas-du-Sault, Pont-Viau, Saraguay, Cartierville, l'Abord-à-Plouffe, etc., etc., qui sont tous des villages importants, et qui tout récemment encore n'étaient que des points de repère ou d'arrêt sur la route. Ces centres, grâce au merveilleux progrès, à l'étonnante expansion de la ville, ont aujourd'hui assez d'importance pour légitimer la demande de chartes de la législature provinciale.

La pierre, le bois, le charbon et autres matériaux y sont en grande demande; en l'absence d'un service de navigation, il est difficile d'obtenir des statistiques exactes quant aux prix et aux quantités nécessités pour la consommation domestique ou les besoins de la fabrication.

Je crois sincèrement qu'un service de circumnavigation autour de l'île de Montréal serait de la plus grande utilité et du plus grand avantage pour toute cette nombreuse population riveraine, et je souhaite l'établissement d'un tel service dans un avenir rapproché.

La première question qu'on peut se demander c'est celle-ci: la navigation est-elle possible sur cette rivière? La réponse est facile.

Je dois signaler à votre attention sans plus tarder la rivière des Prairies, l'une de celles que l'on propose pour le tracé du canal de la baie Georgienne. L'adoption de ce tracé, au dire de l'ingénieur, permettrait de réaliser une économie de 9 ou 10 millions sur la dépense qu'entraînerait l'itinéraire par le fleuve Saint-Laurent, où nous avons déjà le canal de Lachine du côté du sud. Cet itinéraire serait beaucoup plus court.

M. HUGHES: Il serait aussi plus sûr pour les navires de guerre.

M. C. A. WILSON (Laval): Il serait plus sûr pour les navires de guerre. Je profite de cette interruption de la part du représentant de Victoria - Haliburton (M. Hughes), pour lui signaler une observation que je suis à la veille de faire et qui sera de nature à lui plaire beaucoup. Il s'agit de notre marine de guerre. Nos croiseurs, qui ne sont peut-être pas d'assez grande taille, et qu'on a décoré en cette Chambre de l'épithète vieille ferblanterie, serait mieux à l'abri dans la rivière des Prairies, au sein de ces vaillantes circonscriptions de Laval, Jacques-Cartier, Terrebonne et Deux-Montagnes, que sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent.

C'est pour cela que j'appuie l'idée d'une marine. J'étais sur le point de répondre à la question que voici: La navigation est-elle possible dans cette rivière? Elle est possible puisqu'on y naviguait autrefois et encore aujourd'hui on y navigue dans certaines parties pendant les hautes eaux.

Depuis qu'on a abattu le premier pin dans la vallée de l'Ottawa, la route dont il est maintenant question a été la grande voie fluviale des immenses radeaux de bois carré se dirigeant sur les ports de Montréal, de Trois-Rivières et de Québec. Chaque année jusqu'à il y a deux ou trois ans, les vapeurs " Vermont ", " Hope ", " Aurora ", " Monarch " et autres dont les noms m'échappent remorquaient radeaux, bateaux et pontons jusqu'à l'anse du Pont-de-Pierre, tout près du village de Sainte-Geneviève. En 1882 ou 1883, M. Girouard, alors député de Jacques-Cartier, maintenant juge de la cour suprême, organisait une excursion politique de Lachine à Sainte-Geneviève en steamer, et alors pour la première fois, on vit le " Beauharnois ", bateau assez considérable, amarré à un quai temporaire à Sainte-Geneviève. Souvent depuis, de moindres vaisseaux sont descendus plus bas que l'île Bizard et l'ont contournée jusque tout près du rapide Lallemand.

Quant à la rive nord de l'île Bizard, elle baigne dans le lac des Deux-Montagnes, où l'eau est assez profonde pour le genre de navigation dont nous parlons maintenant. Voilà pour cette partie de la rivière des Prairies s'étendant sur un parcours d'environ six milles où la navigation est à la fois possible et pratique.

Quant à la partie de la rivière s'étendant du Bout-de- l'Ile de Montréal du côté est du bief en amont du village de Saint-Vincent-de-Paul, nous trouvons que vers 1860 et même avant cela la compagnie de navigation Richelieu et Ontario, connue alors sous un autre nom, avait établi pendant quinze ans un service de vapeurs entre Montréal, Saint-Vincent-de-Paul et Terrebonne. L'ancien quai est encore là; c'est le vapeur " Terrebonne " qui faisait le service.

Lorsque la maison de réforme de Saint-Vincent-de-Paul a été convertie en pé-

nitencier, on y transporta les prisonniers de Kingston et d'ailleurs sur le vapeur l'"Aigle". La distance du Bout-de-l'Ile à Saint-Vincent-de-Paul est d'environ douze milles.

Le seul travail nécessaire dans cette partie de la rivière serait le nettoyage et le dragage du chenal du rapide de la Passe, vis-à-vis le village de la Rivière-des-Prairies. Chaque printemps le ministère de la Marine place une douzaine de bouées dans ce rapide pour guider les radeaux et pour les fins générales de la navigation.

Vous pouvez raisonnablement me demander: Pourquoi a-t-on cessé cette navigation? Je mentionnerai entre autres causes: 1. La construction de la voie ferrée Québec, Montréal et Occidentale, formant maintenant partie du réseau du Pacifique. Il était impossible pour une ligne de vapeurs de lui faire une concurrence commerciale. La seconde cause est l'abaissement graduel du niveau des eaux depuis vingt-cinq ans et comme conséquence l'effet des glaces sur les rives et sur le fond de la rivière. Les glaces arrachaient du fond de la rivière de gros galets et les déposait parfois dans le chenal même, obstruant ainsi la partie navigable. Je ne crois pas que depuis vingt-cinq ans le Gouvernement ait dépensé un centin pour remédier à ce malheureux état de choses.

Quant aux quinze milles en amont de Saint-Vincent-de-Paul et jusqu'à l'île Bizard, on n'y a jamais navigué bien que ce fut par là que passaient les radeaux de bois carré. Il faudrait plus d'ouvrage pour l'améliorer; mais une fois le travail accompli, ce chenal serait de la plus grande importance et rendrait la navigation praticable tout autour de l'île de Montréal.

En cet endroit on trouve une fabrique de feutre, l'usine de la Saraguay Light, Heat and Power Company, une fabrique de tricots, la minoterie de l'île Bizard, plusieurs autres fabriques et les célèbres carrières de pierre à chaux de Saint-François-de-Sales, de Saint-Martin et Bordeaux. Depuis qu'a cessé la navigation la population a augmenté, ainsi que les affaires et les besoins; et cependant on ne peut y arriver que par le chemin de fer canadien du Pacifique, qui n'a de stations qu'à Bordeaux, Parc-Laval, Saint-Martin, Saint-Vincent-de-Paul, Saint-François-de-Sales et dont les exigences sont fort onéreuses, la compagnie ayant un monopole dans la région toute entière. Par exemple, sur le seul article, le charbon pour le pénitencier, suivant un état fourni par le ministère de la Justice en 1902 ou 1903, on épargnerait $5,000 annuellement si on pouvait le transporter par eau au lieu de par voie ferrée. La différence entre les deux voies serait, je crois, d'un dollar la tonne. Puis songez aux avantages immenses qui s'en suivraient si on votait un crédit suffisant pour permettre à des vaisseaux tirant cinq ou six pieds d'eau d'y passer. J'ai parlé un peu longuement sur ce point dans l'espoir qu'on voudra bien accorder un crédit suffisant pour permettre le dragage et le nettoyage des rivières des Prairies et Jésus de manière à les rendre plus utiles à la ville de Montréal et aux localités environnantes.

J'aborderai maintenant la question à un point de vue plus large et sans occuper trop longtemps l'attention de la Chambre, je désire démontrer que cette section peut devenir un chaînon important dans la magnifique voie fleuviale dite le canal de la baie Georgienne—projet qui occupe maintenant l'attention de deux continents et surtout des deux grandes sections de notre continent—les Etats-Unis et le Canada.

Me reportant au grand projet national de l'avenir, dont le travail en question formera une partie importante, laissez-moi vous dire que l'idée première qui inspirait les gouvernements et les ingénieurs constructeurs des canaux de Carillon et Rideau était celle de la défense militaire. Le rapport du canal de la baie Georgienne donne le renseignement que voici:

> En 1828, la compagnie McPherson et Crane plaçaient sur cette route le vapeur "Shannon", capitaine Grant. Une grande amélioration se préparait en attendant. La guerre américaine (1812-1814) avait accentué la nécessité d'une route intérieure jusqu'à Kingston, et en 1827 le gouvernement impérial commençait la construction des canaux de Carillon et de Grenville, ainsi que le canal Rideau entre Ottawa et Kingston, ouvrages terminés en 1833.

En 1806, M. Wright, de Hull, fit le premier descendre un radeau de bois carré d'Ottawa à Québec. On regardait alors comme téméraire et insensé son projet de faire franchir à son radeau les rapides du Long-Sault et de Carillon. Mais il réussit et il atteignit l'île de Montréal en 28 jours. Arrivé au lac des Deux-Montagnes il se trouvait en présence d'un dilemne. Laquelle des deux routes suivrait-il? Redoutant probablement la fureur du saut Saint-Louis, il suivit les eaux plus directes et plus tranquilles de la rivière des Prairies. De sorte que dès 1806, la possibilité de la navigation de cette rivière par les radeaux était reconnue et la voie de l'île de Montréal offrait toutes les garanties de sécurité désirables. En 1841, le capitaine Sheppard, parti de Sainte-Anne, remonta le premier le canal de Carillon. Le jour précédent il avait accompli l'exploit qui consistait à conduire le vapeur " Saint-David " de Brockville à Lachine, franchissant les rapides des Galops, du Long-Sault, de Cornwall, les Cèdres, les chutes à Blondeau, le rocher-Fendu ainsi que le fameux sault Saint-Louis, démontrant ainsi la possibilité de naviguer ces rapides dangereux, aujourd'hui une des rou-

M. C. A. WILSON.

tes favorites du commerce et des touristes. Cette même année il remorquait avec son vaisseau un radeau de bois carré de Carillon à rapide Lallemand à l'extrémité est de l'île Bizard. Tout cela forme une liaison entre ce que j'ai déjà dit au sujet de la possibilité de naviguer sur ces eaux et l'idée d'une route permanente de la mer aux Grands lacs. L'intention des autorités militaires en 1827 était d'établir un système de canaux militaires par la voie de la rivière des Prairies au lieu de celle de Sante-Anne.

Tenant ainsi compte de l'intention évidente des ingénieurs militaires du passé ainsi que du projet d'un grand canal qui se dessine dans l'avenir, je vous demanderai de donner votre attention pendant quelques instants à ce que les arpenteurs du tracé du canal de la baie Georgienne, appellent la " ligne de la rivière des Prairies (Back-River".)

Avant de le faire, je désire vous rappeler l'opinion de M. Herbert Quick, écrivain expert sur les voies fleuviales des Etats-Unis, dans une entrevue donnée avant la convention des voies fleuviales de la Nouvelle-Orléans. M. Quick a dit:

Le canal canadien du Sault, reçoit déjà plus de trafic que le nôtre. Lorsque le Canada aura complété le canal de la baie Georgienne, il détruira le commerce américain des lacs à la mer, le glas funèbre de notre marine marchande sur les lacs aura alors sonné.

A l'heure actuelle et en présence de tout ce qu'on a écrit récemment à ce sujet, il est inutile pour moi d'insister sur l'importance vitale que la question peut prendre dans un avenir rapproché sinon immédiatement. Tous s'accordent sur ce point et nous n'attendons que le jour où il sera possible de commencer sérieusement les travaux. Ne perdant pas de vue toutes ces choses, j'insiste de nouveau sur la nécessité et l'urgence qu'il y a pour le gouvernement d'accorder un crédit suffisant pour le dragage et l'amélioration du cours d'eau en question. Le coût sera peu de chose si on veut bien mettre en regard l'utilité du travail tant au point de vue local que de celui de l'intérêt national dans l'avenir.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de donner lecture à la Chambre de toutes les parties du rapport traitant des rivières, lacs, cours d'eau, îles et terrains qui composent la région en faveur de laquelle je sollicite un secours en argent. Les pages 99, 100 et 101, ainsi que les pages 512 et 513 de ce rapport volumineux contiennent des chiffres statistiques très intéressants et qui convaincront tous ceux qui voudront les étudier. Si vous me le permettez, monsieur l'Orateur, je les passerai aux rapporteurs. Elles démontrent exactement quels travaux sont requis pour rendre ces eaux navigables ainsi que le temps qu'occupera les travaux.

LIGNE DE LA RIVIERE DES PRAIRIES.

Chenal maritime du Saint-Laurent jusqu'à l'écluse des Prairies.

La ligne quitte le chenal maritime Montréal-Québec près Varennes et se dirige directement à l'ouest à travers le lit de la rivière à fond de vase molle pendant 8 milles jusqu'à l'écluse des Prairies, vis-à-vis le petit village de la Rivière-des-Prairies à 5 milles en amont du Bout-de-l'Ile.

On établira des chenaux permettant le passage des vaisseaux et du trafic se rendant au chenal des navires ou le quittant pour remonter l'Ottawa.

ROUTE DE LA RIVIERE DES PRAIRIES.

Du chenal maritime du Saint-Laurent à l'écluse des Prairies.

Au Bout-de-l'Ile, le plan d'eau du Saint-Laurent est à la cote 16, aux basses eaux, et il se maintient ainsi jusqu'à l'écluse des Prairies, Par conséquent le plafond du chenal est à (16-22) cote 6. La largeur de ce dernier est de 300 pieds en général, mais on l'a augmentée aux coudes, ce qui nécessitera un déblai de quatre millions de yards cubes de matériaux, dont il faudra se débarrasser. Heureusement il ne s'agit que de glaise tendre qui permettra d'employer des dragues aspirantes, et que l'on refoulera à travers des tuyaux au moyen de pompes. On pourra déposer cette glaise à l'extrémité de l'île de Montréal, au Bout-de-l'Ile, et pour la partie du déblai qui se trouve en amont, sur l'île Maheu, sans craindre que les matériaux dragués retombent dans le chenal.

Ce déblai pourrait être fait en trois saisons. Notons que la drague hydraulique " J. I. Tarte " a enlevé du Saint-Laurent, en aval de Montréal, durant la saison de travail de 1907, deux millions de yards cubes de matériaux qu'elle a déposés ailleurs au moyen d'une conduite de tuyaux.

La route qui nous occupe traverse l'île Bourdon au moyen d'une tranchée de 35 pieds. A cet endroit l'excavation sera pratiquée dans un sol plus ferme que celui des chenaux d'amont et d'aval. Cependant, une bonne partie de ce déblai pourra être exécutée à sec.

Toujours à ce même endroit la voie navigable projetée croise la voie du chemin de fer du nord de Châteauguay (le Great-Northern), aussi a-t-on fait l'estimation d'un pont à bascule à double voie, qui laissera une passe navigable libre de 160 pieds de largeur. Dans le voisinage du mille 8 on aura à excaver du roc, et on continuera ce genre de travail sur une longueur d'un demi-mille jusqu'à l'écluse des Prairies.

En général la route est rectiligne, mais il faudra y établir des courbures peu prononcées à quatre endroits différents, afin de passer entre de nombreuses îles. Chaque bras ainsi formé est muni de séries de feux et de piliers de balisage, qui permettront d'y naviguer aussi facilement qu'on le fait en suivant le chenal maritime du Saint-Laurent.

Au mille 5, le bras de Saint-Eustache de la rivière des Milles-Iles conflue avec la rivière des Prairies, sans qu'il en résulte un courant appréciable. La ville manufacturière de Terrebonne est située à 11 milles en aval de ce

confluent, sur cette même rivière Jésus ou des Milles-Iles.

Sur une longueur d'environ 2 milles, l'extrémité de l'île de Montréal (Bout-de-l'Ile), offre un sol plat triangulaire, à 35 pieds au-dessus de l'océan. Ce sol s'élève rapidement jusqu'à la cote 75, et continue à s'élever vers le mont Royal. En examinant le terrain, on n'a pu établir aucun projet pratique pour traverser l'île depuis le Bout-de-l'Ile jusqu'à Sainte-Anne, qui est à l'ouest de l'île de Montréal.

Couper à travers l'île de Montréal, pour atteindre le chenal maritime du Saint-Laurent immédiatement en amont de l'île Saint-Thérèse, serait un projet plus coûteux que établir la route dont on a fait l'estimation. L'économie de distance que l'on réaliserait par ce raccourci, par comparaison à la route adoptée et aboutissant à l'édifice de la douane à Montréal, serait d'environ six milles cependant il n'en résulterait aucun gain quant à la durée du trajet, vu la diminution de la vitesse imposée dans la canalisation en tranchée.

Bief des Prairies.

L'écluse ou l'échelon qui donne accès à ce bief est située sur la rive nord, en face du village des Prairies; sa montée est de 24 pieds, le plan d'eau passant de la cote 16 à la cote 40. Si l'on donnait à l'eau un plus grand surèlevement, elle inonderait les propriétés de ce village, et les dommages pourraient s'accroître considérablement par l'érosion des berges de terre de la rive sud.

L'écluse du village des Prairies a ses fondements établis dans le roc à la cote 20, ce qui fait que ses bajoyers y sont taillés sur une hauteur de 26 pieds. Quant aux autres 25 pieds de hauteur de ces bajoyers, ils sont en béton, et il en est ainsi pour les autres écluses, qui demandent 43,000 verges cubes de cette substance.

En amont et en aval de l'écluse, on a établi comme d'habitude, des jetées d'accès, celle d'amont devant retenir les eaux d'un petit canal qui longe la berge de la rivière.

Entre l'écluse et la rive sud on a établi un barrage en enrochement, qui nécessitera 100,000 verges cubes de blocs détachés.

Immédiatement en aval de l'écluse, on endiguera les eaux, afin d'excaver à sec le roc qui s'y trouve et la fosse de l'écluse, ce qui fournira toute la pierre requise par le remplage des jetées d'accès et du barrage. Le barrage est muni de vannes à poutrelles de retenue, afin d'assurer l'écoulement des eaux de la rivière. Ce dispositif de vannes comporte 14 ouvertures de 20 pieds de large, à même de laisser passer des tranches d'eau de 20 et même 24 pieds d'épaisseur, au cas où le bief d'amont serait accidentellement surélevé. Le débit de régulation de la rivière des Prairies est de 65,000 p.c.s., avec marge supplémentaire de 25 p. 100.

A environ un mille en amont de l'écluse, un chenal rectiligne exigera 21,000 verges cubes d'excavation dans le roc. Ce travail pourra être exécuté à sec.

A environ deux milles en amont de Saint-Vincent de Paul, le projet comporte l'excavation de près de 850,000 verges cubes de roc, la tranchée devant s'étendre jusqu'au pied de l'écluse du Récollet,—au mille 17.

M. C. A. WILSON.

Cette excavation considérable dans le roc est indispensable, si l'on veut élargir le lit de la rivière et empêcher que les 65,000 p.c.s. ne produisent un courant de plus de 4 pieds cubes par seconde.

A partir de cet endroit la rivière a un courant très rapide, mais elle est peu profonde, et son lit accidenté est creusé dans du calcaire. Le surélèvement projeté du niveau de la rivière fera disparaître le plan incliné des eaux à l'île Visitation, et par conséquent en éliminera le courant, sans en augmenter la profondeur. Conséquemment, il faudra augmenter les dimensions de la rivière. Dans ce but, au sud de l'île Visitation, on pourra creuser à sec un canal de 700 pieds de large, donnant un débit de 10 pieds de profondeur. Son déblai se composera de 54,000 verges cubes de terre, et de 202,000 verges cubes de roc. Comme les propriétés rurales submergées sont souvent inondées, les dommages ne seront pas considérables. Ce canal pourrait être creusé par trois excavateurs qui travailleraient hiver et été, pendant deux années.

Au nord de l'île Visitation le chenal navigable a au minimum 300 pieds de large, et son lit est excavé à 7 pieds de profondeur dans le roc, sur une longueur d'environ 1½ mille, en aval de l'écluse du Récollet. Ce travail d'excavation pourra être pratiqué à sec, en construisant des barrages attenant aux rives, attendu que la plus grande partie du débit de la rivière passera au sud de l'île Visitation. Il faudra trois saisons pour achever cette partie de la canalisation, c'est dire que les travaux qu'elle exigera dureront un an de plus que ceux du canal créé au sud de cette même île. A l'écluse des Prairies le plan d'eau sera surélevé de 15 pieds environ, fournissant une nappe qui s'étendra jusqu'à l'écluse du Récollet, y atteignant la cote actuelle de l'eau. On inondera 368 acres de terrain. La rive nord, en amont de Saint-Vincent-de-Paul, est très escarpée, et celle du sud assez haute, cependant on sera peut-être obligé d'en protéger certaines parties par des talutages en pierre, dont les matériaux ne feront pas défaut, vu les excavations pratiquées.

A l'écluse des Prairies, on fera disparaître une petite source de force hydraulique, et une autre, entre l'île Visitation et la rive sud, où existe maintenant une petite fabrique de carton.

Bief du Récollet.

L'écluse du Récollet se trouve sur la rive nord de la rivière des Prairies, à un mille en aval du pont Viau; sa montée de 35 pieds atteint le niveau du bief du lac Oka. On remarquera qu'il ne faut que deux écluses pour avoir accès à ce bief en passant par la rivière des Prairies, tandis que par le route aboutissant à la douane de Montréal il en faut trois, attendu qu'une petite montée semble inévitable à Sainte-Anne.

L'écluse du Récollet a ses fondements dans le roc dont la cote de surface est 40, il s'ensuit que le plafond étant à la cote 18, les bajoyers, sur une hauteur de 22 pieds, seront établis dans le roc, et leur partie supérieure, sur une hauteur de 40 pieds, sera en béton.

En aval et en amont de l'écluse se trouvent respectivement un ouvrage et une jetée d'accès en crib. Cette dernière est munie à sa partie postérieure d'une levée en terre, qui, provenant du déblai exécuté dans le canal, établit un barrage en travers d'un petit ravin exis-

tant immédiatement en amont de l'écluse, et crée un bassin d'accès d'environ un mille de long.

Cet agrandissement de la nappe d'eau diminuera la lame qui suit le courant d'un canal étroit pendant et après le remplissage du sas, et qui tend à fermer les portes d'amont de l'écluse précisément quand on est en train de les ouvrir.

En amont de l'écluse—du mille 17 ou mille 28—on dispose d'un tronçon de canalisation de 11 milles, qui nous porte à nous demander s'il faudra une écluse de sûreté à sa partie d'amont et une porte de même nature immédiatement en amont de l'écluse du Récollet.

Une écluse de sûreté à l'extrémité d'amont du canal, à l'endroit où il pénètre dans le lac Oka, serait soumise à la force des vagues déferlant vers l'aval, lesquelles empêcheraient d'en ouvrir les portes d'amont, ainsi qu'on l'a constaté dans des conditions analogues sur le canal du Soulanges à Côteau.

D'autre part, sans écluse de sûreté, le vent pourrait accumuler les eaux à la partie d'aval de la canalisation étroite. Une cause similaire a presque abouti à l'inondation des berges du canal Welland, Thorold, durant une bourrasque qui sévit sur la partie inférieure du lac Erié. Dans cette circonstance, comme on avait laissé ouvertes les portes de l'écluse de sûreté de Port-Colborne, on ne put les fermer, vu la force des vagues du lac qui pénétraient dans le sas.

A l'écluse du Récollet, l'arrachement des portes ou une rupture de la canalisation, créerait un courant rapide dans le chenal, un abaissement du plan d'eau, et des avaries aux navires se trouvant dans le bief.

On a tracé les berges du canal à 5 pieds au-dessus du niveau du lac Oka, ce qui suffit à empêcher tout danger provenant de l'entassement des eaux vers la partie d'aval de la canalisation.

Ainsi que toutes les autres écluses de la voie navigable, l'écluse du Récollet, a 4 portes à doubles vantaux. Comme ses deux portes d'aval sont toujours fermées lorsqu'un bateau qui descend le canal approche, il est absolument improbable qu'un navire à coque en acier mince puisse, en les frappant, couper les entretoises de 4 pieds de large de la première de ces portes en acier, et emporter complètement la paire de vantaux qui se trouve à 57 pieds en aval. Car la proue du navire serait défoncée, et s'arrêterait sur les débris de la premièree porte, ce qui créerait un barrage.

Près de l'extrémité d'amont du canal, à l'île Bigras, on a établi de grandes vannes qui déversent directement les eaux dans le chenal de la rivière, dont le lit est rocheux à cet endroit. Il s'ensuit que si la berge du canal cédait en l'un de ses points, on ouvrirait ces vannes, d'où s'échapperait la plus grande partie du débit du lac Oka. Une petite quantité d'eau tendrait seulement à suivre le cours du canal, par conséquent il serait facile d'établir un barrage provisoire en travers de celui-ci, à l'aval des vannes, jusqu'à ce que la brèche ait été réparée.

Dans cet ordre d'idées, il faut se rappeler, que même étant donnée l'existence d'une écluse de sûreté, tout le débit du canal s'échapperait par une brèche de la berge, occasionnait tous les dégâts que comporterait une telle occurrence.

Je n'ai donc considéré ni l'établissement d'une écluse de sûreté, ni celui de portes de sûreté, préférant me fier entièrement aux vannes de l'île Bigras.

La canalisation du Sault-au-Récollet exigera plus de cinq millions de yards cubes de déblai de terre, et un demi-million de yards cubes d'excavation dans le roc. Le type établi pour les levées nécessitant trois millions de verges de matériaux, il reste une quantité plus que suffisante de ceux-ci pour élargir et consolider ces ouvrages dans le sens de leur épaisseur.

On aura à s'occuper de plusieurs ponts, ainsi le trafic qui se fait par le pont Viau franchira le canal à l'écluse du Récollet.

Au Parc-Laval,—mille 19, on construira un pont à bascule pour le chemin de fer Pacifique-Canadien.

A Cartierville, le trafic qui suit la route publique franchira un pont à bascule dans l'alignement actuel de cette route.

La voie publique qui donne accès à l'île Bigras suivra la rive sud, attendu qu'on a prévu une route au-dessus du barrage à vannes de cette île.

Tout le long des 11 milles de canalisation on protégera les deux berges, au moyen de pierre cassée, contre les effets de l'intumescense fluide produite par le passage des bateaux, etc.

En amont du canal, on draguera le chenal à une profondeur de 7 pieds dans la direction du village d'Oka, traversant les hauts-fonds sablonneux qui se trouvent à l'extrémité est du lac Oka,—mille 28 au mille 7. Les déblais de ce dragage s'élèveront à 4½ millions de yards cubes, qui, en grande partie, pourront être exécutés par des dragues aspirantes.

Il est possible que ce chenal s'ensable pendant les bourrasques, cependant les puissantes dragues aspirantes dont on dispose pourront le désobstruer promptement et à bon marché.

Il faudrait probablement cinq saisons pour construire le bief du Récollet et la section du lac Oka, si l'on disposait de 12 pelles à vapeur, ou d'une machinerie équivalente, dans la section proprement dite du canal,—mille 17 au mille 28. Quant au dragage à pratiquer dans le lac Oka, il pourrait être achevé plus tôt.

On prétendra peut-être qu'en présence des déclarations récemment formulées par le premier ministre, la réalisation du canal projeté de la baie Georgienne est encore dans un avenir plus ou moins rapproché. Le vœu général est bien de voir ces travaux commencer immédiatement, mais l'immensité des autres grands et importants travaux publics qui s'imposent sans retard à notre attention et les ressources à la disposition du Gouvernement pour l'exécution de ses entreprises gigantesques entraînent fatalement l'ajournement de cette œuvre nationale à une époque ultérieure. On pourrait donc prétendre que les travaux de dragage et de perfectionnement que je n'ai cessé de réclamer ne sont pas d'urgence. Mais à cela, je réponds que l'urgence de ces travaux est de la plus haute importance au point de vue local, puisqu'elle touche aux intérêts de la métropole com-

merciale du Canada, Montréal et de toute la contrée environnante. En réalisant cette œuvre et en rétablissant la navigation d'une manière permanente pour l'avenir, "on fait d'une pierre deux coups" et on prépare cette route qu'on adoptera infailliblement dès que le Gouvernement canadien sera en mesure d'aborder l'exécution de cette magnifique entreprise nationale, la construction du canal de la baie Georgienne.

Je n'abuserai pas plus longtemps de l'attention de la Chambre, mais je résumerai en quelques mots ma requête. C'est la même qui a été présentée au Gouvernement à l'occasion de l'entrevue avec le ministre des Travaux publics à qui, le 15 décembre dernier, le projet a été clairement expliqué et auquel il a promis de donner sa plus sérieuse considération. Je remercie le ministre des Travaux puiblics du bienveillant intérêt qu'il a témoigné à cette question.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier): Je veux simplement, monsieur l'Orateur, ajouter un mot ou deux à cet intéressant débat. J'estime que la Chambre doit beaucoup à l'honorable député de Renfrew (M. G. V. White) pour lui avoir fait une revue aussi complète de tout ce qui a été déjà dit et pour avoir ajouté ce qui a été fait récemment au sujet de cette grande entreprise nationale. Naturellement les habitants du district de Montréal sont extrêmement intéressés à la prompte exécution de cette œuvre, mais nonobstant le grand intérêt que nous lui portons, bien que le canal projeté, quel que soit le tracé adopté, doive passer par ma circonscription électorale qui en tirera sans aucun doute quelques avantages, pourtant c'est une entreprise d'une nature telle que je suis plus disposé à l'étudier comme une œuvre de portée nationale qui rendra service à tout le pays, que de la considérer comme l'a fait mon honorable ami qui vient de parler à l'instant (M. C. A. Wilson). Il semble la regarder davantage comme une entreprise d'intérêt local.

M. C. A. WILSON: Mon nonorable ami se souvient-il que lorsque la délégation a été reçue par le ministre des Travaux publics il a été présent quelques instants, bien qu'occupé dans un comité, qu'il ne s'est pas opposé aux travaux projetés dans cette partie du pays et que, au contraire, l'entreprise recevait tout son appui?

M. MONK: J'ai assisté à la réception de cette délégation et je suis bien d'avis de faire ce travail spécial du nettoyage de la rivière et du creusage en vue de la rendre navigable. J'ai accompagné cette délégation et j'ai donné tout mon appui à mon honorable ami, pour ces travaux-là.

Bien que j'aie eu le désavantage d'être obligé de m'adresser en français au ministre des Travaux publics, j'ai été heureux de m'apercevoir qu'il m'avait parfaitement compris et j'ai même remarqué à certains signes qu'il a fait, qu'il approuvait mes observations et que les travaux devaient commencer immédiatement. Mais je parle en ce moment de l'ensemble de l'immense projet du canal de la baie Georgienne. Depuis que je siège dans cette Chambre, nous avons eu, presque à chaque session, des débats très instructifs sur cette question. En vérité, je crois que la discussion publique du projet de canal de la baie Georgienne a commencé au cours d'une législation que je ne peux pas clairement désigner en ce moment, en 1832, et elle s'est continuée depuis chaque année en se terminant invariablement par l'assurance donnée par le Gouvernement du jour que l'entreprise avait un caractère d'utilité pulique indiscutable et que le Gouvernement s'occuperait de la question dans le plus court délai possible.

Il me semble que si je devais faire un reproche, et je n'en fais pas, à la forme dans laquelle la motion de mon honorable ami (M. White) (Renfrew) a été présentée, ce serait de ne pas conclure suffisamment au commencement immédiat des travaux.

Depuis 1832, nous avons eu sous les yeux, ce qu'on a appelé plus tard, avec moins de bonheur, des montagnes de renseignements et le Gouvernement, depuis que je fais partie de la Chambre, en siégeant toujours à gauche, s'est invariablement efforcé de retarder le commencement des travaux de cette entreprise qui aujourd'hui est considérée comme d'une nécessité absolue. J'ai entendu, un jour, notre collègue d'alors, M. Poupore, qui représentait Pontiac et qui était très documenté sur la question, expliquer dans tous les détails à la Chambre la nécessité d'entreprendre immédiatement ces travaux et j'ai entendu aussi le Gouvernement de l'époque déclarer qu'il était à la veille de mettre le projet à exécution. Plus tard, quand feu M. Tarte siégeait à la Chambre, il prit un vif intérêt à la question du transport et à de certains moments il causa à ses collègues les ministres des embarras considérables à ce sujet. Dans l'année 1903, afin d'écarter la question au moins pendant quelque temps, le Gouvernement décida de nommer une commission pour étudier la question des transports avec laquelle M. Tarte causait des ennuis et des embarras qui joints à d'autres causes déterminèrent la retraite de ce membre du Gouvernement.

Le gouvernement nomma une commission et je suis obligé de dire que de l'avis général il n'aurait pas pu choisir de meilleurs commissaires. En premier lieu, sir William Van Horne fut choisi, mais n'ayant pu accepter, il fut remplacé par M. Bertram qui mourut au cours des tra-

vaux et finalement la présidence échut à M. Robert Reford de Montréal, un homme parfaitement renseigné sur les questions de transport. Il siégea en compagnie de M. Ashdown de Winnipeg, comme représentant de l'ouest, et de M. Fry de Québec qui représentait la région de Québec.

Je n'hésite pas à dire qu'à mon humble avis leur rapport comprend toutes les questions relatives aux transports. C'est un rapport remarquable et le travail de la commission fut entrepris dans un but de pur patriotisme parce qu'en effet ces commissaires furent très occupés et la dépense fut minime. Ils ont étudié à fond la question des transports de l'Atlantique au Pacifique et ils ont remis leur rapport en 1905, mais depuis lors ce rapport est resté absolument, du moins c'est mon avis, lettre morte. Aucun de leur conseil ne fut entendu. Il devient même difficile de se procurer ce rapport et, si je m'en souviens bien, aucun membre du Gouvernement actuel n'y a jamais fait allusion.

L'hon. M. PUGSLEY: Les conseils les plus importants ont été mis rapidement et avec persévérance à exécution.

M. MONK: Je ne l'entends pas ainsi. Peut-être si mon honorable ami . . .

L'hon. M. PUGSLEY: Prenez Fort-William, Port-Arthur, Victoria, Tiffin, Saint-Jean, Vancouver, l'étude du tracé du canal de la baie Georgienne . . .

M. MONK: . . . pas un seul conseil de quelque importance contenu dans le rapport n'a été mis à exécution.

M. RIVET: Que faites-vous des améliorations exécutées à Montréal?

M. MONK: Pas un seul conseil important du rapport n'a été suivi. Que trouvons-nous dans ce rapport? Il établit comme principe fondamental que cinq, six ou sept de nos ports que la commission a examinés avec soin doivent être faits ports libres nationaux, Prince-Rupert, Vancouver, ports de l'océan Pacifique, quelques ports des lacs et ils en donnent les raisons justificatives. Mon honorable ami cite Montréal comme étant un exemple de la mise à exécution de leurs conseils. Mon honorable ami dira-t-il que Montréal a été fait port libre national?

M. RIVET: Je le dirai.

M. MONK: Et que les améliorations conseillées par la commission ont été exécutées?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est devenu un port national.

M. MONK: Quel argent devons-nous au gouvernement, quel argent avons-nous reçu pour l'amélioration du port de Montréal ou pour mettre à exécution une simple proposition? Nous avons amélioré le port, nous avons obtenu le crédit de l'Etat; emprunté de l'argent et exécuté des améliorations admirables sous la direction de la commission actuelle du port de Montréal.

Mais en quoi est-ce un port libre? Les droits augmentent chaque année comme cela doit se produire nécessairement si les avis de la commission ne sont pas mis à exécution et si le port n'est pas rendu libre. Quel est le montant perçu chaque année dans le port de Montréal? Est-ce cela un port libre? Ce n'est ni un port national ni un port libre. Il y a deux ans, le ministre de la Marine d'alors soutenait à la Chambre que la commission n'avait pas conseillé d'en faire un port libre et je dus rechercher le rapport de la commission et lui en montrer cette partie dans laquelle la recommandation était faite pour qu'il puisse en prendre connaissance et voir le conseil donné par la commission en vue de faire de Montréal un port libre. Avec le port de Québec, leur conseil n'a pas été suivi davantage. On a fait des améliorations dans ce port, quelques-unes avec l'argent du Gouvernement, mais est-ce un port libre? Saint-Jean (N.-B.) est-il un port libre, comme l'a conseillé la commission d'Halifax?

Ce que la commission a conseillé comme urgent et important, je veux dire rendre nos ports des Grands lacs, n'a pas été exécuté et nous devrons dépenser au moins $100,000,000 pour mettre à exécution les conseils de la commission, même si vous voulez simplement vous borner à rendre les ports libres et à en faire des ports nationaux.

La commission a conseillé la construction du canal de la baie Georgienne comme étant d'un intérêt urgent. Après que M. Reford eut envoyé son rapport, il a fait parvenir un rapport supplémentaire particulier au Gouvernement, qui doit être en la possession du ministre des Travaux publics. Ce rapport supplémentaire ou cette lettre a été écrite pour faire comprendre au Gouvernement la nécessité et l'extrême urgence de construire immédiatement ce canal. En présence de ce qui a été fait aux Etats-Unis, M. Reford a cru qu'il était indispensable d'insister auprès du Gouvernement pour que l'entreprise fût commencée immédiatement et cette lettre a été publiée au mois de mars suivant dans le "Herald" de Montréal. Que dit la commission à propos du canal de la baie Georgienne, et j'en fais mention parce que mon honorable ami de Grenville (M. Reid) semble douter de son choix entre tous autres moyens et une ligne directe depuis les lacs jusqu'à la tête de la navigation. Le rapport dit:

Votre commission affirme sans hésiter sa croyance dans le projet désirable d'une route fluviale directe de la tête du lac Supérieur à l'océan pour aider au transport du grain et à la réglementation des tarifs d'une limite non inférieure à celle précitée, de sorte que les plus grands vaisseaux naviguant sur les Grands lacs puissent continuer leur voyage jusqu'à l'océan ou aussi près que possible. Mais en présence du fait que le Gouvernement a entrepris des études hydrographiques d'une route projetée par la rivière Fraser au lac Nipissing, et de là à Montréal par la rivière Ottawa et comme la possibilité de cette route au point de vue commercial, aussi bien qu'au point de vue des travaux de génie, et si elle est possible, que son coût n'a pas été certifié et de plus, en présence du fait que le Gouvernement a aussi entrepris des travaux hydrographiques pour le canal Welland et ses environs, ayant en vue son agrandissement et un changement de tracé, votre commission ne se trouve pas en mesure de faire connaître son avis quant à la route, mais elle conseille que dans le cas où la route par l'Ottawa ne serait pas adoptée, en raison de la difficulté d'exécution au double point de vue commercial et du génie, alors le canal Welland soit élargi et creusé au niveau du canal de Sault-Sainte-Marie, en vue de permettre aux plus gros navires de continuer leur voyage de Kingston à Prescott, apportant ainsi leur chargement à 180 milles ou moins de Montréal avant de le décharger.

Je ne m'oppose aucunement au creusement du canal Welland, mais je dis que le rapport de cette commission, comme solution immédiate de la difficulté, conseille de transporter le grain des Grands lacs, non jusqu'à Kingston, ou 180 milles de Montréal, mais jusqu'à la tête de la navigation, au moyen d'un canal atteignant le Saint-Laurent et allant jusqu'aux Provinces maritimes qui, bien qu'éloignées de ce canal, en retireraient d'énormes avantages pour le transport sans transbordement de leur charbon et autres produits, jusqu'au delà de Duluth, à l'extrémité des Grands lacs.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député dit que le Gouvernement n'a tenu compte d'aucune des conclusions du rapport de la commission des transports. Prétend-il que le Gouvernement a fait preuve de négligence en ordonnant et faisant terminer les études concernant le canal de la baie Georgienne?

M. MONK: Je n'ai pas dit toutes les conclusions, mais une importante conclusion et, comme premier exemple, j'ai cité la question des ports libres. J'ai choisi cet exemple, car il est de toute évidence que tant que cette réforme ne sera pas accomplie, nous serons dans une position d'infériorité, comparés aux Etats-Unis. Voyez seulement comment sont outillés les ports des Grands lacs, Superior et Duluth. L'installation de ces ports est quelque chose de merveilleux; on vient d'Europe pour l'admirer. Comparons ces ports américains avec les nôtres qui sont pour ainsi dire complètement dépourvus d'outillage. Je dis donc que le Gouvernement n'a tenu aucun compte de cette partie du rapport de la commission.

Nous avons à Montréal d'excellents commissaires dont les efforts devraient être mieux secondés. Au moyen d'emprunts faits sur leur propre crédit, ils ont introduit des améliorations importantes, mais la tâche est loin d'être terminée. Quiconque se donnera la peine de lire l'intéressant rapport préparé par le président de cette commission, M. Stephens, après son retour d'Europe, comprendra que nous devons dépenser au moins $80,000,000 si nous voulons mettre Montréal sur un pied d'égalité avec les grands ports européens qu'il a visité et dont le moins important a coûté plus de $30,000,000.

Pour mettre Montréal sur le pied de Boston, New-York, et les autres ports des Etats-Unis et de l'Europe, nous devons être prêts à dépenser $100,000,000.

Le Gouvernement a tenu compte de certaines autres parties du rapport, moins importantes, parce que les compagnies de transport y étaient intéressées et ont insisté pour décider le Gouvernement à agir. On s'est occupé, par exemple, du chenal du Saint-Laurent entre Montréal et Québec, qui est maintenant mieux éclairé, bien que je sois informé que plusieurs phares, entre ces deux villes, se soient écroulés, comme la plupart des travaux du gouvernement. Néanmoins, on a fait quelque chose de ce côté-là et probablement aussi dans les Grands lacs, parce que les compagnies de navigation étaient là et forçaient la main au Gouvernement qui aurait voulu enfouir ce rapport dans ses casiers.

Mais ce ne sont là que des détails d'importance secondaire. Qu'a fait le Gouvernement dans les affaires de réelle importance? A-t-on élargi le canal Welland? A-t-il commencé à construire le canal de la baie Georgienne? L'honorable ministre me répondra qu'il a fait préparer les levers hydrographiques. Cette question revient sur le tapis à toutes les sessions depuis quinze ans, et chaque fois j'ai entendu les ministres faire les mêmes réponses et se complaire dans les mêmes généralités.

Il est vrai que des études partielles avaient été faites antérieurement, mais ce dernier rapport est admirable. Il est terminé depuis quelque temps, et il a été imprimé et distribué. Le Gouvernement a-t-il montré quelque empressement à faire connaître sa politique sur cette question? Les Américains avouent que si ce canal est construit, il accaparera tout le trafic de l'Ouest, tant américain que canadien, et notre population commence à en réclamer l'exécution. Mais quand le Gouvernement

est mis en demeure de s'exécuter, il répond, comme l'honorable ministre des Travaux publics l'a fait au cours d'une entrevue dernièrement: Nous y verrons aussitôt que nous aurons l'argent nécessaire.

Mais rien ne se fait. Il y a un instant l'honorable député de Laval (M. Wilson) a insisté, avec beaucoup de raison, pour que l'on commence les travaux sur au moins une section. Le pays a certainement perdu $10,000,000, pour n'avoir pas commencé les travaux il y a dix ans. Nous perdons tous les ans environ 10 p. 100 sur le coût de cette section—environ $10,000,000, par suite de la plus-value donnée à la propriété. Si le Gouvernement avait construit la section de la rivière des Français, au coût de $5,000,000, il y a quelques années, nous profiterions aujourd'hui du développement et du surcroît de population que nous prédisent les partisans du projet.

L'hon. M. PUGSLEY: Quelle section?

M. MONK: Celle de la rivière des Français?

L'hon. M. PUGSLEY: Elle coûtera $13,000,000.

M. MONK: J'ai compris que le coût en serait de beaucoup moindre. Dans tous les cas, quant à la section près de Montréal, qui aurait dû être commencée il y a dix ans, et au sujet de laquelle on aurait réalisé une énorme économie, tant sur le coût de la main-d'œuvre que sur le coût de l'expropriation des terrains dont la valeur a considérablement augmenté . . .

M. C. A. WILSON (Laval): Je regrette d'avoir à interrompre mon honorable ami, mais il me permettra peut-être de lui demander s'il se rappelle que pendant l'élection de 1902, dans le comté de Laval, je lui ai demandé pourquoi il combattait ce projet qui était la raison d'être de ma candidature, et il m'a répondu que je demandais la construction de ce canal dans un but électoral.

M. MONK: Je n'ai jamais entendu parler de cela.

M. WILSON: Moi, je l'ai entendu de la bouche même de l'honorable député.

M. MONK: Le premier vote que j'ai donné dans cette Chambre a été en faveur du canal. Quiconque a suivi les débats sur cette question—débats moins longs que beaucoup d'autres que nous avons eus sur des questions moins importantes—sait que ce canal abrégera les distances, abaissera le coût du transport et rendra de grands services au pays. Il suffit de savoir que les experts américains redoutent la construction de ce canal pour se convaincre qu'il sera avantageux au Canada. Je ne me rappelle pas avoir jamais eu mon honorable ami comme adversaire, mais ce que je sais bien, c'est que je n'ai jamais combattu le projet.

M. C. A. WILSON: L'honorable député prétendait que je favorisais la construction du canal pour des raisons politiques.

M. MONK: Je ne fais pas intervenir la politique dans cette affaire. Tout ce que je demande, c'est de savoir ce que le Gouvernement a l'intention de faire. Ce que nous avons appris est certainement très intéressant. Pour certains membres de cette Chambre, plus jeunes que moi, ce débat a été une source précieuse de renseignements, puisqu'ils ont appris que le Gouvernement étudiera sérieusement la question.

Pour ma part, j'ai entendu cette réponse bien des fois. Mais maintenant que les études sont terminées va-t-on faire quelque chose? Où est l'empêchement? Est-ce le manque d'argent? Nous en avons beaucoup pour une foule de choses inutiles, et futiles, comme une marine de guerre, par exemple . . . (Exclamations) Mon ami l'honorable député de Laval (M. Wilson) se moque-t-il de ce que je viens de dire? Croit-il qu'une marine de guerre soit plus nécessaire, plus pressante que la construction de ce canal?

M. CONMEE: C'est une question d'urgence.

M. WILSON: Je suis en faveur des deux projets.

M. MONK: Je ne crois pas qu'une flotte soit d'une nécessité aussi immédiate que ce canal. L'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley) demande quelles conclusions du rapport de la commission n'ont pas été mises à exécution. La construction de ce canal en est une très importante; la nationalisation de nos ports et l'abolition des péages, recommandées par la commission, pour nous mettre sur un pied d'égalité avec les autres pays, en est une autre qui a aussi son importance. Une autre conclusion du rapport était l'acquisition d'un droit de circulation pour l'Intercolonial jusqu'aux Grands lacs, pour augmenter les moyens de transport et servir de régulateur aux tarifs. Le Gouvernement a-t-il fait quelque chose en ce sens? Rien du tout.

Tout ce débat va-t-il se réduire encore une fois à une simple discussion académique? Quel nouveau subterfuge le Gouvernement inventera-t-il pour éluder la question encore cette fois.

Nommera-t-on une commission chargée de se prononcer sur le travail—travail inappréciable—de la commission des transports que le Gouvernement n'a jamais désavouée mais qu'il s'est efforcé de tenir à l'arrière plan? Reste-t-il encore des démarches pré-

liminaires à faire, maintenant que nous avons le rapport d'une commission spéciale d'ingénieurs hydrographes, qui a coûté $700,000, je crois—certainement plus de $500,000—et qui, comme l'ont fait remarquer l'honorable député de Renfrew (M. G. V. White) et d'autres, donne le coût de l'entreprise et un état complet de tous les détails?

Qu'allons-nous faire? Permettrons-nous aux Américains de nous enlever cet énorme trafic, ou ferons-nous ce qu'ils redoutent tant—construire un canal qui, de l'aveu de tous, est urgent et nécessaire? Si le canal doit être construit, quand commenceront les travaux? Je suis certain que l'honorable député de Laval sera de mon avis si je dis que la valeur des terrains à exproprier aux environs de Montréal augmente dans des proportions effrayantes, chaque année. Pourquoi ne pas commencer les travaux à ce bout-ci, dès à présent? Chaque année de retard augmente les frais de l'entreprise de plusieurs centaines de milliers de dollars. Ce canal peut être construit par section, et si celle de Montréal était construite dès maintenant, on épargnerait beaucoup d'argent au pays.

S'il est une chose vraie dans le rapport de la commission des transports, c'est bien lorsqu'il dit que lorsqu'un quart des terres arables du Nord-Ouest seront en culture nous produirons 800,000,000 boisseaux de blé par année. Le trafic de l'Ouest sera apporté ici sur des navires en état de traverser l'océan, si c'est nécessaire. Ces navires trouveront facilement des cargaisons de retour.

Alors, pourquoi ces retards inutiles? Aurons-nous aujourd'hui une déclaration formelle du Gouvernement, disant que les travaux vont commencer incessamment, ou bien éludera-t-on encore une fois la question sous prétexte qu'il est préférable d'attendre encore quelque temps?

Je dis que cette question est des plus urgentes, et je répète que le Gouvernement ne s'est pas rendu, sauf dans quelques détails minimes, à ce que lui conseillait de faire la commission des moyens de transports. Nous devons, aujourd'hui, dépenser $100,000,000 si nous voulons appliquer les conseils de cette commission relativement à nos ports, à leur libre accès et à leur nationalisation. Il nous faudra nécessairement dépenser $100,000,000 pour ce canal; personne ne croit que cette entreprise va nous coûter un sou de moins, bien que, à mon avis, cet ouvrage nous compenserait grandement de ce que nous dépenserions, parce qu'il augmenterait la prospérité, non seulement de cette partie du pays, mais encore de tout le Dominion, de sorte que le coût deviendrait insignifiant, pour ainsi dire, en face de ce résultat. Ne nous faut-il pas payer pour le chemin de fer transcontinental? Est-ce aller trop loin que de dire qu'il nous faut dépenser $200,000,000 pour cet ouvrage? Aujourd'hui il nous faut dépenser $400,000,000 pour des fins urgentes et nécessaires, si nous voulons appliquer cette politique d'expansion économique qui nous est absolument nécessaire pour accomplir toute notre destinée.

M. AHDEMAR RIVET (Hochelaga): Je n'avais point l'intention de parler et, certes, j'aurais gardé le silence, n'eût été le discours, si évidemment inspiré par l'esprit de parti, que vient de prononcer l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Et d'abord, je désire féliciter sincèrement l'honorable député de Renfrew-nord (M. G. V. White) de la façon claire, large et indépendante dont il a expliqué le projet de résolution qu'il a déposé entre vos mains, monsieur l'Orateur. Ainsi qu'il l'a dit avec tant de raison, le sujet que nous discutons n'embrasse pas une question de parti; il n'est pas non plus d'un intérêt local ou régional qu'on doive traiter et examiner en se plaçant au point de vue des intérêts locaux.

C'est animé de ce sentiment que je me lève pour donner mon approbation la plus cordiale aux vues que nous a présentées avec tant d'éloquence l'honorable député de Renfrew-nord (M. White) cet après-midi. Cette question est véritablement nationale, et l'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk), dès le commencement de ses observations, a reconnu le fait. Malheureusement, toutefois, il a immédiatement invoqué des arguments qui contredisaient entièrement ce qu'il avait affirmé au début. Pourquoi est-il question, ce soir, du rapport de la commission des moyens de transport et pour soutenir que le Gouvernement n'a rien fait pour mettre à exécution une partie quelconque de ce que cette commission avait suggéré? Eh! quoi, l'honorable député lui-même s'est trouvé forcé à conclure que certains travaux que le Gouvernement a fait exécuter étaient tout à fait conformes à ce qu'avait suggéré cette même commission.

Le député de Jacques-Cartier a demandé ce qu'avait fait le Gouvernement pour promouvoir davantage ce grand projet national du canal de la baie Georgienne. La réponse, monsieur l'Orateur, est bien évidente: ce ministère est le seul qui ait fait quelque chose pour mettre à exécution les propositions qui ont été faites depuis cinquante ans en faveur du canal de la baie Georgienne. Il est vrai de dire que cette question est discutée dans le public depuis plus d'un demi-siècle. Il y a quelques jours, il m'arrivait de lire quelques-uns des discours prononcés sur ce même sujet par sir Georges-Etienne Cartier, et je constatais avec plaisir que ce grand homme d'Etat, durant toute sa carrière publique, fut toujours l'un des principaux champions de ce projet, et les honorables membres de cette Chambre se rappelleront que sir

Georges-Etienne Cartier représentait la circonscription de Montréal-et-Hochelaga. Mais qu'a donc fait le dernier Gouvernement conservateur?

M. MONK: Je n'ai pas prétendu que le Gouvernement précédent avait failli à son devoir, mais que la question était devenue plus urgente aujourd'hui.

M. RIVET: Mais ce n'est pas là une raison qui justifie l'honorable député d'accuser le Gouvernement actuel de manquer à son devoir, après tout ce qu'il a fait, ainsi que tout homme au courant de ce qui se passe ne l'ignore pas. Quand le Gouvernement actuel a pris les rênes du pouvoir en 1896, l'un des premiers projets dont il s'est occupé fut celui du canal de la baie Georgienne; et l'honorable représentant de Jacques-Cartier a reconnu que M. Tarte fut un champion énergique de la réalisation de ce projet. Plus tard, on nomma la commission des transports, et je suis certain que mon honorable ami reconnaîtra volontiers que le Gouvernement mérite des félicitations pour avoir institué cette commission, et si les propositions de cette dernière sont maintenant devant le pays, cela est dû, jusqu'à un certain point, à l'initiative du Gouvernement qui a nommé cette commission composée d'hommes éminents tels que feu Robert Redford, M. Fry et autres. Assurément, aussi, c'était un premier pas très important en vue d'établir le grand réseau de transport du Canada.

L'honorable député a dit qu'on n'avait mis en pratique aucune des conclusions de cette commission ou rien de ce qu'elle suggérait. Quand je lui ai demandé de nous dire ce qu'il pensait des améliorations qui ont été opérées dans le port de Montréal, il s'est grandement indigné, puis il a nié que le Gouvernement fût, en aucune façon l'initiateur de ces améliorations, de ces grands travaux permanents qu'on peut voir aujourd'hui à Montréal, et qui ont contribué à placer cette ville sur un pied supérieur, si on la compare à d'autres grands ports maritimes de ce continent.

L'honorable gentleman a déploré l'état d'infériorité où se trouve, aujourd'hui, le port de Montréal. Je ne puis partager son opinion à cet égard. Comme l'honorable député de Jacques-Cartier, j'habite Montréal. Bien qu'il soit plus âgé que moi, et que je sois prêt à lui accorder toute la déférence due à ses cheveux grisonnants, je ne puis, cependant, m'entendre avec lui jusqu'au point d'accepter ses conclusions sur l'état où se trouve aujourd'hui le port de Montréal.

M. MONK: Je crois que mon honorable ami dénature le sens de mes paroles. J'ai admis que des améliorations considérables et importantes ont été faites à Montréal, mais j'en ai donné l'honneur à la commission du port et au travail local. Mais je ne sache pas que le Gouvernement ait mis à exécution ce que lui conseillait de faire le rapport de la commission.

M. RIVET: Si je comprends bien ce que vient de dire l'honorable député—et je crois que ceux qui m'entourent l'ont compris comme moi—il a dit qu'en dépit des grandes améliorations effectuées dans le port de Montréal, ce dernier se trouvait encore dans un état d'infériorité, en comparaison du port de New-York et d'autres ports.

M. MONK: Je n'ai jamais dit cela; j'ai dit que, bien qu'on l'eût beaucoup amélioré, il reste encore beaucoup d'autres travaux à exécuter dans ce port.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député a dit que le port de Montréal était grandement inférieur à celui de New-York.

M. MINK: Je ne crois pas avoir dit cela. J'ai dit, par exemple, que les Américains étaient en avant de nous sous le rapport des avantages de leurs ports. Mon accusation portait surtout sur ceci: le Gouvernement n'a pas encore mis à exécution l'idée qu'on lui avait suggérée d'un port national libre.

M. RIVET: Je nie entièrement qu'aujourd'hui le port de Montréal soit dans un état d'infériorité en comparaison de celui de New-York. Eh! quoi, monsieur l'Orateur, ce n'est que tout récemment que les citoyens du Canada ont pu lire que quelques-uns des principaux journaux des Etats-Unis tels que le "New-York Herald" et le "New-York Sun", reconnaissaient que le port de Montréal était devenu un rival formidable pour le port de New-York et pour d'autres ports américains, non seulement à cause de sa position géographique, mais surtout par suite des travaux permanents d'améliorations qu'on y a poursuivis au cours de ces dernières années.

M. MONK: Puis-je demander à mon honorable ami s'il a lu le rapport de M. le major Stephens depuis son retour d'Europe?

M. RIVET: J'ai lu tout ce qu'a écrit M. le major Stephens, tous les documents qui concernent le port de Montréal et tout ce que la presse canadienne a publié sur ce sujet.

M. MONK: Dans ce cas, mon honorable ami doit reconnaître que M. le major Stephens conseille de nombreuses améliorations, assez nombreuses pour faire voir qu'il y a encore place pour elles.

M. RIVET: Si mon honorable ami veut montrer un peu de patience, je lui ferai

voir qu'en dépit du fait que le port de New-York peut se trouver dans un état plus avantageux, et bien qu'il y ait encore lieu d'améliorer le port de Montréal, cela ne provient pas de l'infériorité de ce dernier, mais du désir que nous avons d'assurer à ce port la suprématie du commerce canadien.

Quiconque se donne la peine de lire les informations publiées dans la presse américaine, reconnaîtra qu'à la suite des améliorations effectuées dans le port de Montréal, les hommes d'affaires américains se sont alarmés, et que c'est cela qui les a engagés à dépenser immédiatement des sommes considérables pour l'élargissement et le creusement du canal Erié, dans l'espoir que nous ne pourrons jamais réussir à faire prendre la route de nos canaux au commerce destiné à leurs ports.

M. MONK : Pourquoi n'avons-nous pas un port libre?

M. RIVET: J'en arriverai à cela si mon honorable ami veut attendre un peu. Je suis certain qu'il ne fait pas allusion seulement au port de Montréal, parce que malgré que celui-ci soit reconnu comme le port le plus important du Canada au point de vue stratégique et national, il est d'autres ports qui méritent quelque attention et que l'on doit traiter sur le même pied, avec le même esprit de justice.

M. MONK: Ces ports-là sont indiqués dans le rapport en question.

M. RIVET: Mon honorable ami a-t-il jamais songé aux dépenses que le Gouvernement devra effectuer, pour réaliser les améliorations suggérées par les membres de la commission des moyens de transport et déclarer que tous nos ports, au moins tous ceux mentionnés dans ce document, devraient être immédiatement changés en ports libres et nationaux?

M. MONQ: Très bien!

M. RIVET: L'honorabel député se fait-il une idée de ce que cela coûterait au pays?

M. MONK: Parfaitement.

M. RIVET: Je déclarerai immédiatement que je suis un partisan sincère de la nationalisation de nos ports. J'estime que c'est là la politique de l'avenir. Si nous voulons placer nos ports sur un pied des plus efficaces et assurer la suprématie de notre réseau national des transports, dès que le permettront les ressources du pays, nous sommes tenus, certes, de mettre à exécution ce que nous conseille de faire la commission des moyens de transport. Mais l'honorable député doit se rappeler que Rome ne s'est pas bâtie en un jour; qu'il est complètement impossible, avec la meilleure volonté du monde, de mettre à exécution toute bonne politique que ce Gouvernement pourrait inaugurer, ou même que pourrait concevoir—parce qu'il peut nous arriver quelque chose de bon du côté de la gauche—la loyale opposition de Sa Majesté. Je dis qu'il est complètement impossible de mettre en pratique toutes ces conclusions à la fois, mais nous avons commencé à faire quelque chose. Que dire des grands travaux de dragage qu'on poursuit actuellement dans la baie Georgienne et dans le lac Huron? Et le dragage que l'on fait exécuter à Halifax, à Saint-Jean et en d'autres ports?

M. MONK: A Batiscan.

M. RIVET: Même à Batiscan. Que fait-on sur la rivière Jésus qui, si je ne me trompe, coule dans le comté de Jacques-Cartier?

M. MONK: On y fait des îles.

M. RIVET: Ce sont les travaux d'amélioration que l'on est à exécuter dans le chenal du Saint-Laurent, entre Montréal et Québec? L'honorable député considère-t-il que tout cela ne fait pas partie du programme tracé par la commission des transports? Il a invoqué le témoignage de la fédération des armateurs; a-t-il oublié qu'au cours de l'année cette fédération a voté des résolutions approuvant les mesures prises par le Gouvernement, notamment par le ministre de la Marine et des Pêcheries et par son collègue des Travaux publics? Si ces témoignages ont une signification quelconque, ils veulent dire que le Gouvernement n'a pas failli à son devoir à cet égard, qu'il a suivi les conseils de la commission des transports, dont le rapport embrasse tous ces travaux divers.

Au dire de l'honorable député nous n'avons rien fait pour améliorer le port de Montréal. J'admets volontiers que l'on devrait, le plus tôt possible, faire du port de Montréal un port national, un port libre, et je suis bien aise que le Gouvernement soit en mesure d'annoncer que cette réforme s'effectuera dès que les finances du pays le permettront. Mais, je le demande, le Gouvernement est-il en mesure d'opérer cette réforme? Le ministre des Finances dira, j'en suis sûr, qu'il ne saurait le faire en ce moment, mais j'espère que plus tard, avant longtemps, il sera en mesure d'annoncer cette bonne nouvelle.

Les prêts consentis à la commission du port de Montréal n'ont-ils pas de signification? Chaque fois que les commissaires du port de Montréal sont venus demander de l'argent, le Gouvernement actuel et le ministre des Finances leur ont fait bon accueil. Je crois savoir qu'au cours de l'année on fera à la commission des avances qui lui permettront d'exécuter certaines

améliorations dont le besoin se fait vivement sentir dans le port de Montréal.

En outre, faut-il refuser au Gouvernement la justice qui lui est due pour avoir opéré dans l'administration de ce port les changements exécutés depuis quelques années. Si, à présent, la gestion est assurée par des hommes d'affaires sérieux sous le contrôle de l'Etat et qui produit des résultats superbes, nous le devons à l'initiative du Gouvernement qui a opéré cette réforme et a fait choix des hommes les plus dignes pour composer la commission.

La construction du canal de la baie Georgienne étant projetée, on pourrait se demander quel acheminement suivra le trafic de ce canal?

La seule réponse que l'on puisse faire à cette question, c'est que le port de Montréal sera en mesure, quoi qu'en dise l'honorable député de Jacques-Cartier, de recevoir tout le fret des navires qui passeront par le canal de la baie Georgienne. Au cours des quelques années dernières, il s'est fait beaucoup d'améliorations dans le port de Montréal et on en projette encore d'autres. Je persiste à affirmer que, de l'aveu même des hommes d'affaires des Etats-Unis, le port de Montréal n'est pas, par rapport aux ports américains, dans une situation d'infériorité; à preuve la concurrence avantageuse que nous faisons à New-York dans le transport du grain.

J'ai peut-être gardé trop longtemps la parole, mais je tenais à exposer à la Chambre certains faits qui ne s'accordent pas avec ceux que mon honorable ami de Jacques-Cartier a signalés. Je dois dire qu'à la Chambre aussi bien que par tout le pays, il ne devrait pas y avoir de divergence d'opinion quant au principe de la construction du canal de la baie Georgienne. Mais l'honorable député de Jacques-Cartier a signalé son ultimatum au Gouvernement. Qu'allez-vous faire, demande-t-il; coustruirez-vous ce canal sans retard? Si je me rappelle bien, les députés de la gauche n'ont pas l'habitude de pécher par excès de complaisance quand ils viennent à parler des dépenses du pays, et il n'y a pas encore bien longtemps, on les entendait s'élever tour à tour contre l'énormité des dépenses, disant qu'une dépense de $100,000,000 était chose excessive et scandaleuse que la population ne devrait pas tolérer plus longtemps.

Que mon honorable ami me permette donc de lui dire que son attitude sur cette question dénote un manque de logique. Il se dit prêt à approuver l'augmentation des dépenses. Je crois que tous nos collègues sont disposés à approuver de pareilles dépenses quand l'état des finances publiques le permettra. Mais il aurait dû, sur une question comme celle-ci, s'abstenir de prononcer la harangue politique dont il nous a gratifiés ce soir. A vrai dire, de tous les discours que l'on a entendus aujourd'hui, celui de l'honorable député (M. Monk) est le seul qui soit marqué au coin de l'esprit de parti, et c'est un bien mauvais exemple que lui, vieux parlementaire, donne par là aux jeunes députés qui—je suis de ce nombre—s'appliquent à traiter chaque question au point de vue national et à les solutionner dans le sens qu'exige l'intérêt du pays.

Je me plais à espérer, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement entreprendra la construction du canal de la baie Georgienne dans le plus bref délai possible. Je le répète, le gouvernement libéral est le seul qui ait jamais tenté de résoudre ce problème, et le rapport des ingénieurs aujourd'hui porté à la connaissance du Parlement et du pays marque un pas réel vers l'exécution du projet. L'entreprise, il est vrai, entraînera une dépense considérable, et mon honorable ami de Jacques-Cartier n'a pas craint d'exprimer l'avis que la création d'une marine de guerre sera un obstacle à la construction du canal de la baie Georgienne.

M. MONK: Très bien!

M. RIVET: Mon honorable ami le représentant de Jacques-Cartier est certainement un diplomate de beaucoup de patriotisme; mais s'il consentait à entretenir des vues plus larges, il conviendrait qu'il est parfaitement inutile de construire des forts, d'améliorer les voies de navigation et de creuser des canaux, à moins qu'on ne les protège, car en cas de guerre, nos ports nationaux de Montréal, d'Halifax, de Québec et de Saint-Jean ou n'importe lequel des grands canaux dont la construction nous coûte si cher seraient à la merci d'une flotte ennemie et ne serviraient de rien. L'honorable député doit avouer que les deux choses vont de pair et que, si le Canada a besoin de travaux publics, il faut que ceux-ci soient protégés.

M. MONK: Mon honorable ami est-il d'avis de construire le canal de la baie Georgienne avant de créer une marine ou après?

M. RIVET: Je suis en faveur des deux projets, et je voudrais bien que l'honorable député en dise autant! D'ailleurs, nous aurons l'occasion de parler de la marine; mais en attendant, j'exprime l'espoir que le canal de la baie Georgienne, si ce projet se réalise, au lieu de livrer passage à des Dreadnought, sera fréquenté par de gros vaisseaux qui transporteront les produits de l'Ouest et contribueront à accroître la prospérité du Canada.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Je désire faire quelques observations, sans vouloir parler au nom du

ministère, car tout le monde semble d'avis que ce canal serait utile, non seulement à la population de la vallée de l'Ottawa, mais au pays entier et, ainsi que le premier ministre le disait récemment, c'est surtout une question d'argent et ce serait au ministre des Finances de se faire l'interprète du Gouvernement. Je crois que toute la députation professe la même opinion et reconnait qu'il est à désirer que ce canal soit construit au plus tôt; du moins, les avis de ceux qui ont pris la parole n'ont pas été partagés. On semble admettre de toutes parts que l'intérêt public exige qu'on se mette à l'œuvre dans le plus bref délai.

Mais si j'élève la voix, c'est afin de parler des études faites par les ingénieurs du département des Travaux publics que j'ai l'honneur de diriger. Je désire rendre témoignage à la prudence et au talent dont ils ont fait preuve, non seulement au cours de leurs travaux, mais aussi dans la préparation des rapports et des plans qui ont été soumis à la Chambre. Tout le monde avouera, j'en suis certain, que les ingénieurs se sont acquittés de leurs devoirs d'une manière digne d'éloges. Ils ont prouvé qu'ils étaient des hommes de talent possédant toutes les aptitudes nécessaires pour accomplir une pareille tâche.

Le représentant de Jacques-Cartier a insinué qu'il y a eu des retards. Or, je le nie absolument. Avant de décider s'il se lancera dans une entreprise aussi colossale qui entraînera une dépense d'au moins $100,000,000, la prudence veut que le ministère retienne les services des meilleurs ingénieurs auxquels il peut s'adresser. Il était sage de sa part de faire faire l'examen le plus complet du parcours à suivre, de faire décider d'abord avec la plus extrême prudence si le projet était susceptible d'exécution, si l'on pourrait alimenter les écluses du bief de partage des bassins de la rivière Ottawa et de la rivière des Français et, une fois le problème résolu, d'établir avec l'exactitude la plus rigoureuse le coût de l'entreprise. Tout cela demande du temps et je ne crois pas qu'il y ait eu un seul jour de retard dans l'accomplissement des travaux d'ingénieur confiés au département des Travaux publics.

Le Gouvernement n'aurait pas pu entreprendre les travaux auparavant, mais il a maintenant le rapport sous les yeux et il est tenu, j'imagine, de se demander où il convient de tenter l'entreprise.

Un député a dit qu'à son avis c'est au Gouvernement de construire, à titre d'entreprise publique, ce canal qui devrait être la propriété de l'Etat et dont le public, je le suppose, devrait avoir l'usage gratuitement. Si j'avais à me prononcer, je dirais que cette question se présente sous deux aspects. Il y a beaucoup à dire en faveur du projet de laisser à une compagnie la propriété de ce canal et, si la question était discutée, je crois qu'on pourrait invoquer l'intérêt public en faveur du projet de confier à une compagnie la construction et la propriété du canal avec autant de force qu'on pourrait l'invoquer en faveur de sa nationalisation. Quant à moi, je ne veux pas laisser entendre que je suis d'avis, à ce moment du moins, que l'Etat devrait exploiter lui-même le canal. Une raison qui m'a beaucoup porté à soutenir qu'il y a beaucoup à dire en faveur du projet de laisser à une compagnie l'exploitation du canal, c'est que celui-ci raccourcira beaucoup la distance qui sépare les ports de la rive occidentale des Grands lacs de la ville de Montréal; et que, si les cultivateurs du Nord-Ouest doivent retirer de la construction et de l'exploitation de ce canal les avantages que nous voudrions les voir en retirer, il me semble qu'il convient que le Gouvernement ait de quelque manière la réglementation des tarifs que les armateurs imposeront aux cultivateurs du Nord-Ouest qui expédieront leurs produits à bord des vaisseaux qui traverseront ce canal.

Si une compagnie était propriétaire, si le Gouvernement se réservait, comme il devrait se le réserver, le droit de contrôle sur les tarifs de transport exigés par la compagnie, et si le Gouvernement insistait pour que la compagnie qui construira le canal eût aussi des steamers et des barges qu'elle ferait voyager entre Fort-William et Port-Arthur et Montréal, et qu'il réglât les tarifs du fret de ces steamers et de ces barges, je crois qu'il exercerait une influence et un contrôle qui seront dans l'intérêt des producteurs de l'Ouest, qu'il ne pourrait pas exercer si les canaux lui appartenait et s'il n'avait pas de contrôle sur les compagnies de navigation qui feraient naviguer leurs bateaux par ce canal. C'est là un argument, il me semble, en faveur de donner la propriété du canal à une compagnie.

Il y a un autre motif, c'est que la construction de ce canal procurera un nombre considérable de chutes d'eau. Nous trouvons à la page xx du rapport que les ingénieurs sont d'opinion:

> Qu'avec le système de réservoirs proposés, et les bassins tributaires nécessaires à ce canal, on sera assuré aux différents barrages d'une force hydraulique d'environ 1,000,000 chevaux-vapeur qui pourront être développées pour environ $50 par cheval-vapeur.

Si ce canal était construit par une compagnie et si le Gouvernement venait en aide à cette compagnie en garantissant ces obligations, ou par un autre moyen, on pourrait stipuler que la compagnie devra être propriétaire de l'énergie électrique qui sera créée. Le Gouvernement pourrait exercer un contrôle sur la transmission et l'utilisation de cette énergie électrique; il pourrait régler les prix de cette énergie, laquelle, calculée à $5 par année par h.p. pour 1,000,000 de force lorsqu'elles seront

toutes développées, rembourserait dans l'avenir plus que tout l'intérêt sur les obligations qui seront émises pour assurer la construction de ce canal. Je crois que si ce canal était construit par une compagnie il serait possible au Gouvernement, en conservant un contrôle sur la compagnie de réglémenter cette immense force hydraulique de façon à diminuer considérablement les tarifs du fret sur le canal, et à payer presque l'intérêt annuel sur les obligations de la compagnie.

Je ne me suis formé encore aucune opinion sur la question, mais je désire simplement expliquer qu'il y a beaucoup à dire en faveur de la construction de ce canal par une compagnie puissante. L'honorable député de Renfrew (M. G. V. White) qui a fait un très admirable discours en proposant la résolution, a donné à entendre que si le Gouvernement n'était pas prêt à enterprendre immédiatement lui-même la construction de ce canal, il devrait permettre à une compagnie de le construire. S'il y avait une compagnie prête à l'entreprendre sans l'aide du Gouvernement, j'approuverais de tout cœur l'idée de mon honorable ami. Mais qu'il ne se trompe pas, et que le pays non plus ne soit pas trompé à ce sujet. Les documents montreront qu'il n'y a aujourd'hui aucune proposition venant de la part d'une compagnie offrant de construire ce canal sans l'aide du Gouvernement; les propositions qui ont été faites impliquent toutes l'aide du Gouvernement pour une forte somme. Conséquemment, lorsque le Gouvernement décidera que le temps est arrivé d'entreprendre la construction du canal, il devra décider d'abord si l'Etat doit en supporter lui-même les frais énormes, ou se charger d'une responsabilité considérable afin d'engager une compagnie à le construire. Dans un cas ou dans l'autre, l'obligation sera très grande, bien que je ne voudrais pas un seul instant prétendre que cette entreprise n'a pas une étendue et une importance telles qu'elles ne contribuera pas suffisamment au développement de la vallée de l'Ottawa et de nos provinces de l'Ouest pour justifier entièrement l'Etat de prendre à sa charge les obligations qu'on lui demandera de prendre, toutes grandes qu'elles puissent être.

Mon honorable ami voudra-t-il dire quel document il désire obtenir, vu que le projet de ce canal date de plusieurs années déjà, et que très peu de documents ont été déposé devant la Chambre?

M. WHITE (Renfrew): Ma motion demande tous les documents qui n'ont pas encore été déposés.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami pourrait peut-être m'en fournir une liste.

M. MONK: J'ai compris que le ministre des Travaux publics a dit que le ministre des Finances ferait connaître les intentions du Gouvernement.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai dit que si le Gouvernement voulait faire connaître sa politique, cela appartiendrait plutôt au ministre des Finances qu'à moi-même.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a, en plus d'une circonstance, si je ne me trompe, exprimé les vues du ministère en ce qui regarde cette grande entreprise, et j'ai de la peine a croire que l'honorable député (M. Monk) soit sincère en m'invitant à faire une nouvelle déclaration de principes à cet égard. Je ne saurais prétendre avoir personnellement examiné la question avec autant de soin que l'honorable député et d'autres qui ont adressé la parole. Mais, je le dis franchement, la proposition d'établissement d'une voie navigable reliant les Grands lacs à Montréal en territoire anglais, canadien, m'a toujours souri. Elle est attrayante au point de vue commercial, elle est attrayante au point de vue de la stratégie et de la défense navale, bien qu'on ait fait à cet aspect de la question une allusion plutôt badine. A tous les points de vue, l'entreprise me paraît séduisante, et loin de jeter de l'eau froide sur cette grande idée, je tiens à être compté au nombre de ceux qui en favorisent la mise à exécution.

Si le ministre des Finances est tenu parfois d'envisager froidement certains de ces séduisants projets, nous avons eu de grandes entreprises à mener à bien dans le passé. Quelques collègues de la gauche nous ont reproché parfois de trop dépenser et de mettre en péril le crédit du Canada. Je suis heureux de constater qu'ils n'étaient pas très sincères en faisant ce reproche, car s'ils étaient bien convaincus que nous avons compromis la bonne réputation financière du Canada dans le passé, le représentant de Jacques-Cartier ne serait guère disposé à nous engager dans une nouvelle dépense de 300 ou 400 millions de dollars. S'il parle avec une telle désinvolture de cette dépense de 200, de 300 ou de 400 millions, nous devons nous en réjouir en un certain sens, car cela fait voir qu'il a une foi inébranlable dans la stabilité financière du Canada. D'autre part, le meilleur moyen de maintenir son crédit, c'est de n'en pas abuser. Nous avons merveilleusement réussi dans l'exécution d'enprises qui exigeaient la négociation d'emprunts, de garanties, etc., et j'ai confiance qu'à la suite de cette formidable expansion des affaires dont nous sommes tous maintenant les heureux témoins, de cette remarquable croissance du Canada qui se produit sous nos yeux, nous serons à même

de mener à bien ces grandes entreprises dans l'avenir comme nous avons pu en mener d'autres à bien dans le passé. Pour le moment, nous supportons de lourdes charges, et je suis peut-être plus porté que d'autres honorables députés préopinants à me préoccuper de l'aspect financier des questions. Aussi, tout en donnant à ce mouvement de la part du ministère l'assurance de notre cordiale sympathie, et tout en appelant de nos vœux le jour où il pourra être sérieusement lancé, je dirai franchement qu'à mon avis il n'y a pas lieu pour le moment de précipiter les choses.

C'est là une des grandes entreprises du Canada que nous devons exécuter et à brève échéance; mais s'il nous fallait nous y mettre sur-le-champ, nous ferions, je le crains, de la mauvaise finance, de la mauvaise administration. Je suis sûr que l'honorable député de Renfrew-nord (M. G. V. White), qui nous a fournis tant de renseignements utiles sur le sujet, non seulement à cette session-ci, mais dans le cours de précédentes sessions, approuvera notre attitude si je lui dis que, toute excellente que soit cette idée, toute grandiose, toute séduisante qu'elle soit pour nous tous à ces multiples points de vue, nous avons tout à gagner à ne pas trop précipiter les choses et à bien assurer notre situation financière avant de nous charger de ce nouveau et lourd fardeau.

M. SPROULE: Le ministre a prié l'honorable député (M. G. V. White) de lui donner la liste des documents dont il désire obtenir le dépôt. Comment l'honorable député peut-il s'y prendre pour préparer une telle liste? Il veut avoir communication, j'imagine, de tout ce qui n'a pas encore été déposé. Le ministre des Travaux publics a déclaré, si je ne me trompe, qu'il n'en avait été déposé que fort peu. Je suis d'avis qu'il en a été déposé un bon nombre, car ces documents ont à mainte reprise été demandés ici. Il s'en trouve peut-être dont l'honorable député tiendrait beaucoup à avoir communication, s'il soupçonnait leur existence, documents échangés entre le Gouvernement et certaines parties intéressés.

L'hon. M. PUGSLEY: Si nous ne pouvons l'un et l'autre en arriver à une entente, ces documents seront déposés jusqu'au dernier; mais je suis persuadé que nous arriverons à nous entendre.

M. SPROULE: Ce serait bien préférable, car je ne vois pas comment l'honorable député pourrait composer la liste qu'on lui demande.

(La motion est adoptée.)

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre lève sa séance.

M. S. FIELDING..

La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et trente-cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 15 février 1910.

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

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL DE LA MARINE.

La Chambre passe à la suite discussion sur la motion de sir Wilfrid Laurier, tendant à la 2e lecture du projet de loi (n° 95) relatif à la marine de guerre du Canada, ainsi que sur l'amendement de M. Borden et le sous-amendement de M. Monk.

M. E. M. MACDONALD (Pictou): Monsieur l'Orateur, nous reprenons aujourd'hui le débat déjà engagé sur une des plus importantes questions dont le Parlement canadien ait été saisi, depuis quelques années. Après quarante ans de vie nationale et après plus d'un siècle et demi d'union avec la mère patrie, le Canada se pose aujourd'hui une grave question: quel rôle doit-il jouer dans l'histoire de l'évolution de la marine? Et tout naturellement, quand il s'agit de solutionner pareil problème et de définir l'attitude que le Canada doit prendre aujourd'hui, une autre question se dresse devant nous: que faut-il faire? Quelque chose, ou rien? Si le Canada se range à l'avis du député de Jacques-Cartier (M. Monk) il ne fera rien; il demeurera dans l'attitude de l'homme dont les mains sont liées, incapable d'avancer et dans l'impuissance de reculer. Est-ce bien là l'attitude que doit prendre un grand pays comme le nôtre? Décidément non.

Après quarante années de développement commercial et de progrès toujours croissant, sur ce demi-continent de l'Amérique septentrionale, nous sommes arrivés à un tournant de la voie, à une étape de notre existence nationale où l'honneur nous fait un devoir d'assumer les responsabilités qui incombent à tout jeune peuple, vigoureux et progressiste. Refuser de prendre attitude aujourd'hui sur la question de la marine et de la défense navale serait tout aussi impossible au Canada qu'il le serait à la municipalité d'une de nos grandes villes de subvenir aux frais d'entretien d'un service de police, pour assurer le maintien de la paix et de l'ordre, dans son territoire. Monsieur l'Orateur, de même que nous avons un devoir à remplir envers notre pays relativement à sa régie interne, ainsi nous incombe-t-il un devoir vis-à-vis de l'empire, à cet égard. On le sait, il y a

quelques années, le gouvernement britannique retira de l'Atlantique-nord l'escadre qui avait jusque-là veillé sur ses intérêts et protégé sa suprématie; et depuis quatre ans, ni sur l'Atlantique ni sur le Pacifique il existe une seule escadre destinée à nous protéger. La mère patrie a abandonné au Canada le soin de combler cette lacune et voilà précisément, monsieur l'Orateur, le devoir que le Gouvernement invite le Parlement à remplir aujourd'hui, en lui soumettant cette mesure législative et en lui demandant de l'adopter.

Que le Canada doive prendre attitude, c'est là sans doute une proposition qui se passe de toute argumentation; bien que le député de Grey (M. Sproule) ait semblé donner à entendre qu'il n'est nullement nécessaire que le Canada prenne une initiative quelconque à cet égard. Il est possible qu'il se rencontre au Canada des hommes qui se disent que, puisqu'on nous a laissés vivre en paix jusqu'ici et que l'Angleterre nous a prodigués ses soins maternels au cours de notre carrière, il n'est ni nécessaire ni utile de créer à grands frais, une marine. Mais, aux yeux du citoyen britannique, c'est là un argument dépourvu de toute noblesse, et qui ne concorde ni avec le progrès ni avec le développement de notre pays. Reconnaissant la place que nous occupons dans le concert des nations-sœurs de l'empire, notre Gouvernement s'adresse au Parlement et lui propose de prendre les premières mesures dans le sens du développement de la marine, par la création d'un collège naval canadien où nos jeunes gens recevraient l'instruction et l'entraînement voulus dans les arts qui la rendraient aptes à devenir officiers de marine; il demande, en outre, au Parlement, les fonds voulus pour la construction, au Canada même, de onze bâtiments de divers types, où s'inscriraient et se formeraient les jeunes Canadiens qui pourront, plus tard, combattre, non seulement pour la défense du pays, mais encore pour l'empire lui-même, au besoin, à l'heure du danger.

Voilà, monsieur l'Orateur, un système qui a pour note dominante: "Le Canada aux Canadiens!" Jadis, nos collègues de la gauche s'arrogeaient et revendiquaient, au bénéfice de leur parti politique, le mérite exclusif d'avoir jamais conçu et formulé de projet utile au Canada. Dès 1878, lorsqu'ils élaborèrent la politique nationale et établirent un régime fiscal ultra-protectionniste qui devait, dans leur pensée, provoquer le développement du pays, au sens industriel et en tous sens, quelqu'un leur ayant fait observer que ce système affaiblirait peut-être les liens qui nous attachent à la Grande-Bretagne, ces vaillants loyalistes répondirent sans broncher: "Tant pis pour le lien britannique". Or, aujourd'hui que, dans sa marche ascensionnelle vers les sommets du progrès, après quarante ans de vie industrielle et d'un développement inouï dans les annales des colonies, le Canada veut inaugurer l'industrie des constructions navales, convient-il à ces messieurs qui, en 1878 s'écriaient: "Tant pis pour le lien britannique!" de pousser aujourd'hui ces clameurs et de révoquer en doute notre loyalisme? Oui, monsieur l'Orateur, le but visé par le Gouvernement, en proposant cette mesure législative, c'est la construction de cette flotte au Canada même, par des ouvriers canadiens, dans des chantiers canadiens, et cette marine canadienne a pour premier objectif la défense des intérêts du Canada.

Les députés de la gauche nous ont fait maintes citations empruntées du compte rendu des délibérations des conférences impériales. Le député de Toronto-nord (M. Foster) a dénaturé le sens de presque toutes les observations qu'il a citées et il a oublié de nous rappeler les paroles prononcées par lord Selbourne, en 1902. Dans ses observations devant la conférence de cette année, sur les divers aspects de l'esprit que doivent manifester les colonies dans leurs relations avec la Grande-Bretagne, lord Selbourne prononça ces paroles que le chef de l'opposition (M. Borden) nous a citées, sans toutefois nous signaler l'enseignement qui s'en dégage:

> L'empire britannique doit son existence à la mer et cette existence ne saurait se perpétuer qu'à une condition: c'est que toutes les parties intégrantes de cet empire continuent à regarder la mer comme la source naturelle de leur vie et de leur force. Si nos frères d'outremer consentent à se grever d'une partie du fardeau de la marine, fort bien. Mais, à mes yeux, il importe encore davantage qu'ils cultivent l'esprit maritime.

Voilà la leçon que lord Selbourne voulait inculquer, en parlant des colonies: "Prêtez-nous votre concours financier, si vous le désirez, et sous une forme quelconque; mais continuez à développer l'esprit maritime; enseignez à votre jeunesse l'art de la navigation, afin qu'au moment critique, à l'heure du danger, elle puisse se rendre utile, non seulement aux colonies, mais à l'empire britannique." Autrefois, lorsque la construction des navires de bois était en vogue, le drapeau britannique flottait sur tous les bâtiments canadiens, dans toutes les mers du globe; ces navires étaient commandés par des officiers canadiens, mais la décadence de cette industrie a tout fait disparaître cela.

Le chef de l'opposition, représentant des Provinces maritimes, sait la décadence des intérêts et de l'esprit maritimes dans ces provinces; aussi est-il en mesure d'apprécier, si nul autre de ses collègues ne l'est, la force et la convenance de l'avis donné par lord Selbourne, sur la nécessité de cultiver au Canada l'esprit maritime. Or, dans quelle mesure pourrez-vous cultiver cet esprit, en donnant au gouvernement

britannique $25,000,000 puisés dans le trésor canadien? Admirable moyen, en vérité, d'inculquer l'esprit maritime à cette jeune population de pêcheurs qui ont des aspirations pour la vie du marin! Cela reviendrait à leur dire: "Nous ne tenons nullement à vous voir naviguer sur des bâtiments canadiens; mais nous allons faire construire ces navires, au prix de millions de dollars, dans les chantiers de construction maritime en Angleterre, parmi les ouvriers et les marins de la Grande-Bretagne; et pas un sou ne sera dépensé au Canada, parmi les ouvriers et les marins canadiens." Voilà ce que nous propose le chef de l'opposition.

Mais, s'écrie-t-on, cette industrie, la construction des navires en acier, le Canada est dans l'impuissance absolue de l'exploiter. L'an dernier, le député de Simcoe-nord (M. Currie), puisant dans ce trésor de renseignements qu'il possède sur presque chaque sujet, disait devant la Chambre:

Pour en venir à la réalisation de l'idée que suggère tout d'abord la défense navale du Canada, rien ne s'oppose, à mon avis, à ce que nous inaugurions immédiatement quelque système de défense navale, sous forme de torpilleurs ou de contre-torpilleurs et de croiseurs-torpilleurs, qui nous seraient d'un secours inappréciable, en temps de guerre.

Les députés de la gauche qui ridiculisent cette petite flotte, y gagneraient à discuter la question avec le député de Simcoe-nord:

Plusieurs honorables députés ont laissé entendre que nous ne pourrions pas construire ces navires dans le pays. Je ne veux pas être taxé de provincialisme; je me suis efforcé d'envisager toutes les questions au point de vue national ou canadien; on me permettra cependant de dire que dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, il existe un chantier où l'on a lancé des navires de 500 pieds, ce qu'on dit être la longueur du Dreadnought.

Puis il continue en disant:

La construction navale est une belle industrie qui procure du travail à un grand nombre d'hommes; c'est l'une des plus grandes industries nationales qui puissent exister dans un pays.

C'est là, monsieur l'Orateur, la vraie doctrine et c'est ce que le Gouvernement demande au pays de faire.

Nous devrions entreprendre la construction de bâtiments marchands, car nous payons aux navires étrangers qui transportent nos produits en Grande-Bretagne et dans d'autres pays, une grosse somme qu'il serait préférable de garder au Canada.

Belle doctrine, doctrine splendide! Je suis peiné de voir qu'un si grand nombre de mes amis de l'opposition s'en écartent, mais comme l'a dit l'honorable député d'Ontario-sud (M. Fowke), ils ont oublié toutes les traditions que leur vieux chef, sir John A. Macdonald, leur a enseignées. Leur devise n'est plus: "Le Canada pour les Canadiens" mais elle est: "Ne dépensons pas l'argent du Canada au Canada, mais dépensons-le de préférence ailleurs. L'honorable député (M. Currie) continua en ces termes:

Ainsi que je l'ai fait ressortir, nous devrions commencer immédiatement à pourvoir à notre défense. Nos moyens de défense devraient consister en torpilleurs et en contre-torpilleurs qui, en cas de guerre, escorteraient jusqu'en Angleterre nos bâtiments marchands et les mettraient à l'abri des croiseurs de l'ennemi.

Je pense, a dit l'honorable député de Simcoe (M. J. A. Currie) que nous sommes tous censés être du même avis sur cette question. Pourquoi chacun pense-t-il ainsi? Si nos honorables amis de l'opposition n'étaient pas unanimes sur cette question, s'ils n'étaient pas d'accord pour croire que le temps était venu pour le Canada de commencer l'établissement de sa propre marine et de la commencer au pays même, alors tout ce qu'ils ont dit n'était que de la fumée. Dans ce cas, le discours du chef de l'opposition (M. R. L. Borden) n'était qu'une simple fiction imaginative, ce n'était rien que du bruit et du délire, il n'avait aucune signification particulière; et quand à mon honorable ami de Toronto-nord (M Foster) qui peut aussi bien argumenter pour ou contre, naturellement personne ne le considère comme ayant une responsabilité.

Pourquoi ne pourrions-nous pas commencer à construire des navires au Canada? L'Allemagne, que nos adversaires nous montrent aujourd'hui comme un grand danger pour la suprématie britannique, n'a commencé à construire des navires qu'il y a huit ans seulement. Si l'Allemagne peut construire des navires, si elle peut augmenter en huit ans sa force navale au point d'être, d'après nos amis de l'opposition, une menace pour tout l'empire britannique, sûrement, en cinq ou six ans, nous pouvons nous mettre sur les rangs et construire une marine canadienne.

Avant cette époque, l'Allemagne faisait construire ses navires en Angleterre, mais elle s'est mise ensuite à l'œuvre et elle a commencé la construction de la flotte qui, nous dit-on, menace à cette heure la suprématie de l'Angleterre.

Il y a trente ans, les méthodes nouvelles de traiter l'acier se sont répandues. En 1877, on ne construisait pas un seul navire en acier dans les chantiers maritimes anglais, mais dans l'espace de dix ans, on en a construit plus d'un million de tonnage, sous la surveillance du Llyod, dans les différents chantiers d'Angleterre. Ne pouvons-nous pas commencer au Canada? Nous dira-t-on que l'intelligence des Canadiens et l'industrie canadienne ne valent pas celle des autres pays? C'est ce que semblent croire les honorables députés de l'opposi-

tion. Mais quoi, toute cette industrie de plaques de blindage pour la construction des navires en acier est une science qui s'est développée pendant les trente dernières années. Auparavant, on se servait de plaques de fer et depuis, par une succession de procédés qui ont été inventés, on en est arrivé à faire une économie dans la construction des navires par l'emploi des tôles d'acier, au point que l'on peut construire actuellement un navire d'une capacité de 3,000 à 4,000 tonnes, à meilleur compte que vous ne pouviez construire autrefois un navire en fer du même tonnage. Les plaques de tôle d'acier coûtent aujourd'hui un quart du prix qu'elles coûtaient en 1878. Il n'y a rien qui nous empêche d'établir au Canada des chantiers maritimes dans lesquels nous construirons nos navires.

C'est un aveu de faiblesse, un défaut de patriotisme, une indication de manque de confiance dans les possibilités d'avenir de ce pays, de prétendre le contraire et la position prise par les honorables députés de l'opposition, à ce propos, indique à quel degré inférieur le parti conservateur est tombé depuis le rang élevé qu'il se vantait jadis d'occuper. J'ai sous les yeux des renseignements qui m'ont été donnés de bonne source en Nouvelle-Ecosse et qui disent que précisément, dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, un navire a été construit en tôle d'acier et navigue aujourd'hui dans toutes les mers—c'est un navire de 700 à 800 tonnes. Et, à la maison à laquelle je fais allusion, une demande de renseignements a été envoyée par une société industrielle d'Angleterre qui désirait connaître quels étaient nos moyens de construction, si l'on pouvait construire des machines pour travailler la fonte au Canada, et on lui a répondu qu'on pourrait s'en procurer non seulement dans l'est mais aussi dans l'ouest du pays. Quant aux appareils hydrauliques et électriques, les usines du Canada pourront en fournir. En ce qui concerne la main-d'œuvre, nous avons dans la Nouvelle-Ecosse seulement 4,500 ouvriers habiles dans la manufacture du fer et de l'acier qui sont employés par une compagnie industrielle de la Nouvelle-Ecosse. Tout ce qui nous manque, ce sont des ouvriers adroits, tels que des forgerons que l'on peut trouver dans les différents centres industriels du pays. Si nous devons importer quelque chose, on peut l'amener au pays au taux de 7 à 8 schellings la tonne. Nous avons dans les provinces maritimes du charbon en quantité inépuisable, et c'est un produit essentiel à l'établissement d'une industrie de cette nature. Nous pouvons employer l'érable du Canada, le chêne et le pin dans la construction de nos navires et si nous avons besoin du pitchpin, du teck et d'autres produits de ce genre, nous pourrons les obtenir dans l'ouest du Canada ou dans les états du Sud. Pour le fer et l'acier, nous avons avec la Dominion Steel Company une industrie qui en ce moment est prête à manufacturer des plaques d'acier de 120 pouces de largeur, ce qui est bien suffisant, d'après toutes les statistiques, pour ce qui est exigé dans la construction d'un navire. Nous avons encore la Nova Scotia Steel Company et les usines de fer du Sault qui sont en état de grouper leurs forces pour fournir tous les matériaux nécessaires à la marine. Il y a aussi un autre produit qui est employé dans la construction des navires de guerre. Où l'Angleterre et l'Allemagne se procurent-elles le nickel pour faire les plaques de blindage en nickel qui leur sont indispensables? Dans un seul endroit au monde, et c'est précisément ici au Canada. A Sudbury, aujourd'hui, les usines produisent le métal qui est employé dans la construction de la marine des Etats-Unis, et si l'Angleterre, l'Allemagne ou toute autre nation désirent un produit de cette nature pour développer leur industrie, elles doivent venir au Canada pour l'y chercher.

Et pourtant nos honorables amis de l'opposition nous disent que la construction de chantiers maritimes au Canada est une impossibilité, que nous ne devrions pas entreprendre une œuvre pareille, que nous devrions écarter tout cela et envoyer $25,000,000 de l'autre côté de l'océan, en dehors du Canada, que nous devrions les emprunter, parce que c'est le seul moyen qu'ont ces honorables députés de se les procurer, lorsque nous pourrions dépenser cette somme jusqu'au dernier dollar, au cours des prochaines dix années, au profit des ouvriers canadiens et pour développer l'industrie du Canada.

Mais, monsieur l'Orateur, la création de l'industrie de la construction des navires amènera la suppression des primes à la construction des navires dont on a parlé depuis si longtemps. L'inauguration des chantiers de construction des navires canadiens contribuera au développement d'une industrie qui nécessitera l'emploi des ouvriers canadiens dans les usines canadiennes; de plus et avant tout elle cultivera, elle développera cet esprit naval, cet esprit maritime, qu'une flotte tend à créer dans le monde entier et qui est absolument essentiel si vous voulez réussir dans l'entreprise d'une marine.

Nous avons besoin aussi d'un collège naval. Je voudrais savoir si l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) se prononce contre un collège naval. Par sa résolution il ne désire pas une marine canadienne ou rien qui soit canadien. C'est la position qu'il a prise et pourtant le Gouvernement se propose de construire un collège naval dans sa propre circonscription. Je suppose qu'il se rendra à Halifax et qu'il aura le courage de dire à la population de cette ville qu'il s'opposera à la

construction d'un collège de ce genre. Je serais bien étonné s'il le faisait. Pourquoi n'aurions-nous pas un collège naval? Il y a trente ans on a inauguré au Canada le collège royal militaire de Kingston et depuis quels grands services il a rendus au pays. Les jeunes gens qui ont passé par ce collège et qui ont appris l'art militaire ont rendu fameux le nom du Canada partout où ils sont allés sous le drapeau britannique et partout où ils ont combattu pour les guerres de l'empire.

Me direz-vous que l'honneur qui a été fait au Canada par les exploits de sir Percy Girouard, un ancien élève diplômé de ce collège, ne doit pas être un sujet de fierté pour le Canada? Est-ce que ce n'est pas un mérite que le Canada ait pu donner un enseignement aux autres nombreux jeunes gens qui sont employés dans les différents corps d'armées de l'empire? Quand les conservateurs disent que le Canada n'a rien fait pour l'empire, ils oublient les fils du Canada qui sont morts sur les champs de bataille des Indes et du Sud-Africain, qui ont été instruits grâce à l'argent du Canada au collège royal militaire. Ce sont ceux-là, les hommes qui ont fait quelque chose pour l'empire et dont la mort répond aux critiques que l'on fait seulement et simplement pour satisfaire l'esprit de parti politique. Me direz-vous que la politique de nos adversaires est une bonne politique? Aurions-nous dû envoyer à Sandhurst et dans les écoles militaires de l'Angleterre les jeunes gens et les hommes qui ont quitté le Canada pour combattre dans les batailles de l'empire ou devions-nous les exercer comme nous l'avons fait au Canada? Je m'étonnerais que le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) soit l'adversaire de ce collège naval J'aimerais le voir aller dans sa circonscription, j'aimerais le voir, lui qui est si désireux d'avoir un plébiscite, donner sa démission, aller à Halifax et demander à ses électeurs s'ils voteraient pour lui dans le cas où il serait opposé à un collège naval.

Nous avons aussi besoin d'arsenaux au Canada et on en construira probablement un à Halifax. Le chef de l'opposition n'en veut pas non plus et je voudrais que la population d'Halifax comprît bien, dès maintenant, que son représentant dans cette Chambre a présenté une motion déclarant que nous n'aurons pas une marine canadienne ou un collège naval canadien ou des arsenaux canadiens et que c'est bien là la politique préconisée par l'honorable député.

La politique du Gouvernement est-elle bonne pour le Canada et pour l'empire et a-t-elle été étudiée et approuvée au cours des années passées? L'histoire des événements est là pour en faire foi.

En 1902, à la conférence de Londres, sir Wilfrid Laurier exposa la politique du Canada et l'honorable député de Toronto-nord qui, l'autre jour, débordait d'enthousiasme et de patriotisme, comme cela lui arrive chaque fois qu'il croit être dans l'intérêt du parti tory d'agir ainsi, assistait à une conférence tenue à Ottawa en 1894. Il semble y avoir prononcé un discours tous les jours, sur un sujet ou sur un autre et bien qu'il fût le représentant direct du gouvernement du jour à cette conférence, il n'a jamais prononcé un mot tendant à offrir de l'aide au vieux Titan épuisé de l'autre côté de l'Atlantique.

Cette question n'a jamais été soulevée avant l'avènement au pouvoir du parti libéral, et ce n'est que lorsque sir Wilfrid Laurier visita l'Angleterre, en 1902, à l'occasion de la conférence impériale, qu'il annonça, en présence des représentants de tout l'empire, que le Canada se disposait à adopter la politique qu'il met à exécution aujourd'hui,—la construction d'une marine de guerre au Canada.

C'est de ce jour que date la politique que nous inaugurons aujourd'hui. En a-t-il été question depuis? A en croire nos honorables adversaires, on n'aurait jamais plus entendu parler de cette politique, depuis 1902 jusqu'au discours prononcé par l'honorable premier ministre il y a quelques semaines.

Or, en 1903, il y a eu une réunion des chambres de commerce de l'empire, à Montréal. Cette même question fut agitée; une résolution et une contre résolution furent proposées ; plusieurs opinions furent exposées. L'honorable chef de l'opposition connaît M. George E. Drummond. Nous le connaissons tous passablement. Ce M. Drummond prononça un discours à cette occasion. A-t-il prétendu que la vraie politique à adopter consistait à envoyer une contribution à l'Angleterre, à emprunter $25,000,000 sur notre crédit, au lieu de les prendre sur le revenu, d'en faire cadeau à la mère patrie et de laisser en repos l'industrie canadienne, l'esprit maritime des Canadiens, le développement du Canada? Est-ce en cela que consistait le programme de M. Drummond? Je demande à mes honorables amis de la gauche d'écouter ce qu'il disait:

> Je suis convaincu, monsieur le président, que notre contribution à la défense impériale devrait reposer sur l'idée de décharger l'autorité centrale de toute dépense pour la défense du Canada, et je maintiens qu'en prenant cette obligation, notre gouvernement et notre population auraient une magnifique occasion d'introduire au Canada l'industrie de la construction maritime, d'encourager la production des plaques de blindage (pour laquelle, grâce à l'abondance du nickel et du fer, nous sommes exceptionnellement outillés par la nature), de développer, entre autres industries, par exemple, la fabrication de l'acétone (base de la cordite) que, grâce à l'abondance de nos forêts, nous pouvons probablement produire à meilleur compte que partout ailleurs, dans nos établissements qui utilisent les sous-produits du charbon de bois.

En établissant et en développant ces industries, nous ferons ,en même temps, du Canada, en matière de matériel et de munitions de guerre, une base d'approvisionnement, sur ce continent de l'Amérique septentrionale, qui, en cas de guerre sur l'Atlantique ou le Pacifique, serait d'une valeur inappréciable pour tout l'empire.

Voilà ce que disait M. Drummond qui, si je ne me trompe, est un partisan zélé de mon honorable ami (M. R. L. Borden). A l'appui de sa thèse, il citait l'opinion de sir John C. R. Colomb, une haute autorité en matière navale. Or, sir John R. C. Colomb, s'était exprimé ainsi:

La vérité est que notre système actuel de centraliser la fabrication et l'approvisionnement du matériel et des munitions de guerre, pour la marine et l'armée de terre d'un empire mondial, ne saurait être défendu et est plein de dangers.

Quelle résolution fut adoptée? Un certain nombre de délégués étaient en faveur d'une contribution en argent, mais la sagesse collective des hommes d'affaires de l'empire écarta cette idée et adopta la résolution suivante proposée par le colonel Denison, de Toronto, appuyée par M. Masson, de Montréal—tous deux, je crois, amis politiques du chef de l'opposition:

Que ce congrès affirme le principe qu'il est du devoir des colonies autonomes de participer aux dépenses de la défense de l'empire—mais les colonies réclament le privilège de conserver leur propre initiative quant à la nature de l'aide à offrir.

Le mot "contribuer" fut rayé.

Voilà le programme adopté par les chambres de commerce de l'empire, en 1903. N'est-ce pas un programme raisonné et recommandable?

Et plus tard, qu'arriva-t-il? En 1907, eut lieu la conférence. A entendre nos honorables adversaires, on pourrait croire que l'amirauté, dans sa sagesse officielle, était unanime à dire au Canada: "Si vous ne donnez pas une contribution directe, ne donnez rien."

A quoi bon, disent les orateurs de la gauche, construire une flotte de fer-blanc? c'est de l'argent qu'il faut donner; c'est un tribut que nous devons payer.

L'hon. député de Jacques-Cartier (M. Monk) se révolte à l'idée de payer un tribut, mais c'est ce que veut le chef de l'opposition (M. Borden). C'est ce que demande l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster)—un tribut. Cependant, il ne semble pas que ce soit ce que demandent les autorités navales d'Angleterre. Voici ce que disait lord Tweedmouth, en 1907:

Il ne déclare ne pas vouloir insister pour obtenir de nouvelles contributions en hommes ou en argent, mais accepte avec plaisir la coopération des colonies, dans la forme qui leur conviendra le mieux.

Aujourd'hui, l'honorable chef de l'opposition joue sur les mots, se met l'esprit à la torture pour trouver un moyen de combattre le projet du Gouvernement, et cherche à faire croire que ce projet n'est pas conforme à la résolution de 1907. Les derniers mots de lord Tweedmouth, sur la question, sont les suivants:

Il est laissé entièrement aux colonies de décider jusqu'à quel point elles peuvent venir en aide, au moyen d'une contribution, ou en établissant une défense locale et tout ce que désire le gouvernement de Sa Majesté, c'est le concours cordial des colonies de la manière la plus effective et en la forme la plus acceptable par les diverses possessions au delà des mers.

Il n'y a rien dans ces lignes qui laisse entendre que le gouvernement anglais ne désire rien autre chose qu'une contribution en argent ou que le peuple anglais n'attend rien autre chose des colonies. Au contraire, les colonies furent laissées absolument libres d'agir à leur guise, en tenant compte de leurs situations respectives.

L'an dernier, dans un discours éloquent, mon honorable ami appuya la résolution qui fut, permettez-moi de le dire, le mandat que l'honorable ministre de la Milice et de la Défense (sir F. Borden) et l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) emportèrent avec eux, en partant pour l'Angleterre.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a parlé l'autre soir de ces représentants du Canada, de leur refus d'offrir une unité de combat sur le Pacifique; il leur a reproché de n'avoir pas fait ceci ou cela. Mais ces représentants du Canada avaient reçu des instructions précises et formelles. Ils devaient d'abord annoncer aux autorités impériales que le Canada aurait sa propre flotte et ne donnerait pas de contribution, et ce mandat, nos représentants l'avaient reçu de l'opposition. La Chambre a été unanime à déclarer que le Canada aura sa propre flotte et, dans ces circonstances, que pouvaient faire nos représentants? Ils devaient se borner à demander aux autorités impériales de nous indiquer de quelle manière une flotte canadienne devra être composée pour répondre aux vues de l'amirauté.

Il y a des circonstances où une accusation de manque de consistance dans ses opinions n'a guère de valeur. Dans le cas de Gladstone, par exemple, qui est entré au parlement comme conservateur, et est devenu, sur la fin de sa vie, peut-être le libéral le plus avancé de son temps, ce reproche serait tout à fait déplacé. Mais quand un homme public se fait un jeu de changer d'opinion; quand un homme public qui est censé se rendre compte de la position responsable qu'il occupe devant le Parlement et devant le pays, se déclare favorable à une politique; quand cet homme public persiste à défendre cette politique chaque fois qu'il a l'occasion de par-

ler en public, au Canada ou en Angleterre; quand il émet les mêmes idées à l'ouverture du Parlement, après son retour d'Europe, et change ensuite soudainement sa manière de voir, je crois qu'on peut l'accuser sérieusement d'être inconséquent et qu'il lui faudra donner de bonnes raisons pour ne pas être trouvé coupable. Or, que disait l'honorable chef de l'opposition, à la dernière session?

D'abord, je suis fermement convaincu que ce qu'il convient de faire à cet égard, c'est de créer des forces navales canadiennes.

Cela était dit l'an dernier. Cette année l'honorable chef de l'opposition dépose une résolution dans laquelle il déclare qu'il ne veut pas d'une flotte canadienne:

Au cours de la discussion quelqu'un fit observer que la population australienne, en se procurant une pareille flotte, se procurait une flotte qu'il serait très-difficile, même impossible, à l'Angleterre, d'envoyer au delà des mers, et qu'en se protégeant elle-même l'Australie fournissait les meilleurs moyens de défendre l'empire.

Ainsi, à cet égard, je suis d'accord avec le premier ministre. Je crois aussi avec lui que le Parlement canadien doit conserver...

Remarquez bien ce paragraphe.

...doit conserver la libre disposition des sommes d'argent destinées à des fins militaires et, qu'en nous chargeant de la défense de nos côtes, de concert avec les forces impériales, nous nous rendrions vraiment utiles à la défense de l'empire et nous accomplirions notre devoir à son égard, ainsi qu'à l'égard du Canada.

Voilà de beaux scentiments. Les avait-il vraiment? Je désirerais beaucoup le savoir. Etait-il sincère ou cherchait-il à donner le change à son parti et au pays? Pourquoi déclarait-il si formellement qu'il était en faveur d'une marine canadienne, d'abord et toujours? Un peu plus loin, dans le même discours, il dit:

Je ne désire rien dire de plus sur cette question. La défense de nos propres côtes, la protection de notre propre commerce, sont, je crois, choses que doivent avoir à cœur tous les citoyens de ce pays qui se respectent...

Je demande à mes honorables amis de l'opposition qui nourrissent des sentiments patriotiques, qui sont fiers de leur titre de Canadiens, si ces paroles de leur chef les laissent indifférents?...

...que la défense de nos propres côtes, la protection de notre propre commerce, sont choses que doivent avoir à cœur tous les citoyens de ce pays qui se respectent. Vous dites que nous pouvons nous reposer sur la Grande-Bretagne du souci de notre défense navale. Si, d'un côté, nous nous présumons de notre rang comme nation, allons-nous borner nos ambitions au rôle d'une colonie de la couronne en d'autres circonstances plus importantes?

Je me suis demandé, en l'entendant, l'autre soir, parler du similacre d'autonomie,

ce que l'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster) pensait de l'expression de son chef à l'effet que le Canada pourrait descendre au rang d'une colonie de la couronne. Le fait que nous manquerions à ces devoirs dans cette question du développement naval pour nous contenter d'une seule contribution signifierait que le Canada s'abaisserait à ce rang. Pourtant, cette politique, aujourd'hui, est la politique de mon honorable ami, la politique que, selon lui, le Canada devrait suivre, c'est-à-dire que notre pays devrait s'abaisser à un rang inférieur à celui des autres colonies de l'empire, à échanger le premier rang qu'il occupe maintenant pour le dernier de toutes les colonies de la couronne. Et cependant, mon honorable ami s'est rendu à Halifax où il a dit à ses électeurs qu'il était partisan d'une marine canadienne. Son organe, à Halifax, rapporte qu'il a dit:

M. Borden place la question de la défense nationale au-dessus des mesquines considérations de parti.

N'est-ce pas que c'est splendide?—au-dessus des mesquines considérations de parti! Si cette phrase comporte un sens quelconque, elle signifie simplement que mon honorable ami, à l'heure qu'il est, a ravalé cette question au niveau des intérêts de parti. Je crois que si mon honorable ami est un partisan sincère des usages constitutionnels, il devrait démissionner pour se représenter à ses électeurs, et pour leur dire qu'il a modifié son opinion; que ce qu'il considérait, alors qu'il se trouvait en Angleterre, comme étant la pire chose possible pour le Canada, prend, aujourd'hui, à ses yeux une forme indemne. Après avoir exécuté cette volte-face remarquable sur cette même question, qu'il brigue de nouveau les suffrages de ses électeurs en leur déclarant qu'il était en faveur d'une marine canadienne, il y a six mois, mais qu'à présent nous n'avons pas besoin d'une marine, que nous devons envoyer $25,000,000 à la mère patrie et emprunter l'argent nécessaire à cette fin. Voici ce qu'il disait, l'été dernier:

A la dernière session la Chambre des communes a établi une certaine politique relative à la défense navale, politique qui a réuni les suffrages des deux partis. Peut-être que cette politique n'est pas entièrement conforme aux aspirations de tous les conservateurs.

Donc, l'année dernière, il se trouvait dans les rangs de l'opposition un certain groupe de députés qui ne voulaient pas d'une marine canadienne. Ces gens-là n'ont pas été assez puissants pour lui imposer leur volonté, l'année dernière, n'empêche qu'ils ont réussi à couvrir sa voix quand il a parlé alors.

Mais il semblait qu'il était un devoir sacré pour nous de placer autant que possible, au-dessus des considérations égoïstes de parti, celle-ci qui est si vitale et qui a pour but

d'atteindre le point qui a toujours fait, depuis de nombreuses années, l'objet des considérations des partis politiques en Grande-Bretagne touchant les relations étrangères.

Voilà une phrase superbe!

Comment l'administration actuelle acceptera-t-elle cette politique, politique indiquée dans la résolution dont j'ai parlé? Cela reste à savoir. Un principe primordial devrait au moins s'appliquer ici, principe d'après lequel, grâce à l'intelligence développée de notre population, on devrait préparer immédiatement, autant que possible, ce qui nous est nécessaire en vue de la défense navale du Canada.

Puis il veut flatter les aspirations de ses électeurs:

A cet égard ne pouvons-nous pas espérer que tout cela donnera une énergie nouvelle à l'industrie de la construction des navires qui périclite depuis si longtemps au Canada.

Et ce journal ami d'ajouter:

Aujourd'hui devrait être l'occasion favorable à la Nouvelle-Ecosse.

Ce journal s'enthousiasmait du discours de mon honorable ami et de l'espoir d'une marine dont Halifax serait le centre. Cette gazette continue en disant que mon honorable ami ajouta:

Aujourd'hui devrait être l'occasion favorable à la Nouvelle-Ecosse sous ce rapport.

Aujourd'hui mon honorable ami ne demande pas cette occasion favorable pour la Nouvelle-Ecosse, au contraire, il voudrait faire disparaître complètement toutes les chances que pourrait avoir la Nouvelle-Ecosse dans la construction des navires.

La Providence a fourni à cette province la matière première.

Mes honorables amis de la gauche qui ne croient pas que nous puissions construire des navires au Canada, peuvent connaître ce que leur chef dit à ce propos:

Avec les hommes nécessaires et grâce à leur situation maritime, toutes considérations qui sont essentielles, non seulement à l'application d'un projet de défense navale et de protection, mais encore à la résurrection de cette industrie de la construction des navires qui a déjà rendu le nom de la Nouvelle-Ecosse fameux dans le monde entier.

Paroles superbes, n'est-ce pas? Je vous laisse, monsieur l'Orateur, à juger si ce n'est pas un devoir sacré pour le leader de l'opposition de se présenter de nouveau à ses électeurs pour leur dire qu'il a changé d'avis sur tout cela; que l'occasion favorable à la Nouvelle-Ecosse a disparu; qu'il ne fera rien pour la ramener; qu'on ne construira jamais de navires à la Nouvelle-Ecosse alors même qu'il pourrait empêcher ce malheur. Mon honorable ami a conservé la foi jusqu'au 12 janvier de cette année, alors qu'il disait:

Le Canada ne pourrait être une nation isolée. Les intérêts canadiens subsisteront; nous devrions les protéger, non seulement sur mer, mais encore dans toutes les parties du monde. Le grand empire de la Chine a tenté de s'isoler du reste du globe, et il a réussi jusqu'à un certain point, mais ce résultat n'a pas été encourageant. Concevoir que le Canada pourrait jouer ce rôle-là en ces jours de navigation à vapeur et d'électricité, alors que les océans ont cessé d'être une barrière infranchissable, pour devenir des routes maritimes superbes, concevoir cela, c'est faire un rêve insensé.

Mon honorable ami ne veut donc pas entendre parler d'une coopération permanente. Si le Canada ne peut être défendu que par l'usage de ses propres ressources, la politique de mon honorable ami n'est pas celle d'une coopération permanente. Il ajoute:

En utilisant notre propre matière première, en employant nos propres artisans, en développant et en utilisant nos propres facultés et nos propres ressources, et surtout en infusant à notre population le sentiment de sa responsabilité dans les affaires internationales, nous aurons bien agi. J'estime que la résolution du mois de mars dernier constitue le premier pas important fait vers la coopération depuis vingt-cinq ans.

C'était là l'opinion de mon honorable ami au mois de janvier, et il a conservé mollement cette idée jusqu'au 3 février, alors qu'il commença à vouloir se dérober à ses avancés, quand les poucettes, le chevalet et la chambre de réflexion, dont l'honorable représentant de Toronto-nord nous a parlé, étaient en pleine activité. La population du Canada a alors assisté au spectacle humiliant du chef d'un grand parti politique abdiquant tous et chacun des principes qu'il avait énoncés au cours de cette année-là. Mais même alors il voulait s'attacher, jusqu'à un certain point, à son ancienne foi, puisqu'il disait, le 3 février:

Quant à moi personnellement, bien que le système de contributions annuelles puisse être préférable, et il le serait, sans doute, si nous nous placions au point de vue purement stratégique, je crois fermement qu'on ne devrait pas adopter ce système, mais que la base d'après laquelle le Canada devrait contribuer à la défense de l'empire, devra reposer sur l'emploi de notre propre matière première, de nos propres artisans, de nos propres ressources et de l'habileté de notre population.

Eh! bien, quand nous avons pu rappeler le témoignage d'un homme comme mon honorable ami, le leader de l'opposition, témoignage si accentué, nous pourrions croire qu'il est à peine nécessaire de donner plus de développement à notre cause. Si nous plaidions cette question devant un jury, le témoignage du leader de l'opposition suffirait à convaincre tout homme raisonnable que le devoir du pays serait de construire une marine canadienne, d'utiliser notre matière première et le travail de nos artisans, pour construire des navires dans nos chantiers maritimes, et qu'en agissant ainsi, nous aiderions le plus efficacement l'empire dont nous relevons. Ne

croyez-vous pas, monsieur l'Orateur, que ce serait agir suivant le droit et l'équité? J'ai ici suffisamment de preuves sur cette question. Ce n'est pas souvent qu'un avocat, en plaidant une cause, soit capable de s'attaquer à l'avocat adverse et aux témoins de ce dernier, pour prouver chaque point de la cause par les témoins même de la partie adverse. Pourtant, c'est là la posture où se trouve le Gouvernement aujourd'hui; le peuple est le jury qui doit le juger. Chaque pas que les ministres ont fait dans cette question a reçu l'entière approbation de tout membre de la gauche qui est supposé avoir son mot à dire dans les questions qui se rapportent directement à la politique de son parti. Maintenant, je vais appeler un témoin qui n'est pas impeccable, dont le jugement sur des questions de ce genre n'inspire pas cette confiance qu'on donne au jugement de mon honorable ami; cependant, c'est un témoin, puisqu'il appartient au camp ennemi, je veux parler de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Ce gentleman dit, non pas sous son serment, mais sur son honneur d'homme public faisant partie de ce Parlement:

Jusqu'à présent je me suis occupé de la politique normale et bien définie que le Canada devrait adopter, à mon avis.

Remarquez bien, monsieur l'Orateur, "que le Canada devrait adopter".

Les lignes générales de défense par une flotte côtière et pour la défense de nos ports par de petits vaisseaux.

C'est là cette marine de cuirassés de ferblanc dont se moque l'honorable député:

. . . d'abord, nous rendrions l'attaque d'un croiseur errant à l'aventure ou cherchant une proie, douteuse et même dangereuse et nous subirions le premier assaut jusqu'à l'arrivée d'une aide plus efficace, dans le cas où la force ennemie deviendrait menaçante.

Puis mon honorable ami de dire:

On prétend aussi qu'il faut surmonter les difficultés physiques et mécaniques. J'ai mentionné ces difficultés; elles peuvent être surmontées. Le temps et une dépense opportune d'un montant raisonnable nous permettront de faire disparaître ces difficultés et nous placeront au poste que nous aurions dû occuper, si l'on tient compte des grands développements opérés au pays; il nous faut commencer par le commencement et travailler graduellement à obtenir les aptitudes, la matière première, l'outillage et la puissance qui nous permettront d'exécuter nous-mêmes, ce qu'il nous semblait d'abord physiquement impossible d'exécuter.

C'est là un témoignage assez bon pour commencer. Mon honorable ami devient de plus en plus éloquent. Il va jusq'à dire qu'il ne croit pas à la politique d'un pays qui retiendrait les services d'étrangers pour exécuter ces travaux, pas plus qu'il n'ajouterait foi à un homme parfaitement sain qui retiendrait les services d'un étranger pour prendre soin de sa famille. L'honorable député attaque un autre point en disant:

Puis viendraient les bassins de radoub, d'une grandeur suffisante pour nous permettre de réparer les plus petits vaisseaux et d'en construire d'autres semblables, dont on se servirait dans cette coopération du Canada et de la Grande-Bretagne, sous la forme d'un bassin de radoub suffisant à recevoir tout navire de la marine britannique qui serait endommagé sur notre littoral et qui aurait besoin d'être radoubé et réparé. De cette façon, on travaillerait graduellement à la pleine réalisation de cette idée d'une force défensive au Canada qui deviendrait un auxiliaire dans le cas où il se produirait des hostilités, force qui suffirait à la surveillance ordinaire de notre littoral, et qui pourrait, en temps de guerre, travailler de concert avec le gros de la flotte qu'on expédierait vers la partie du Canada qui serait menacée.

La gauche a tenté de se départir de l'attitude superbe qu'elle avait faite sienne, et même au cours de sa harangue de jeudi dernier, mon honorable ami, en voulant sauver les dehors, a laissé échapper cette observation qui était probablement l'expression de son sentiment véritable sur la question:

Le Canada ayant des ports maritimes, et sur le Pacifique et sur l'Atlantique à l'heure actuelle, ports qui se trouvaient entièrement à la merci du petit bateau armé de canons appartenant à une puissance ennemie, nous croyions que c'était là une position indigne, peu sûre, et que ce que le Canada devait faire, c'était de ne compter que sur lui-même, de se pourvoir d'avance, et cela d'une façon adéquate, afin d'être en état de défendre ses ports maritimes, ses côtes et ses ports les plus exposés.

L'emprunt et l'envoi de $25,000,000 dont l'amirauté pourra disposer sans être jamais tenue à la moindre dépense en faveur du Canada, correspondent-ils à l'aspiration que l'honorable député énonçait là? Mais les témoignages abondent, ils viennent de toutes parts. Prenons donc celui d'un ancien chef du parti conservateur, de l'illustre vieillard qui succéda à sir John Macdonald, que nos adversaires s'honorèrent d'avoir à leur tête et qui, aux élections de 1896 et de 1900, dirigea les forces conservatrices. Il a dit à son successeur ce que l'on devrait faire; en plus d'une occasion il a indiqué à la population du Canada en quel sens son intérêt exige que soit réglée la question qui nous occupe.

Naturellement, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) n'a pas manqué de rappeler que ce n'est que tout récemment que les libéraux ont commencé de considérer sir Charles Tupper comme faisant autorité. De mon côté, j'ai remarqué que depuis un certain temps les membres de la gauche ne s'inspirent guère de cet homme d'Etat. Il sied mal à l'honorable député de Toronto-nord de parler du cas que

nous faisons de sir Charles Tupper; je sais plus d'un député de la gauche qui ne s'en occupe plus du tout, et d'après ce que j'entends dire, je crains fort que sir Charles Tupper rende la pareille à bon nombre de nos adversaires. Dans ce cas, nous luttons à armes égales.

Sir Charles Tupper, qui s'est retiré de la politique après avoir rempli la plus longue carrière que jamais homme public n'eut en ce pays, a écrit ce qui suit à son successeur:

Je suis bien aise d'apprendre que vous avez résolu de maintenir l'attitude patriotique que le parti conservateur a prise à la dernière session.

On reconnaît bien l'homme à ce langage.

Lorsque, il y a quelques années, le Canada s'efforçait de peupler de colons anglais le grenier de l'univers, certains personnages d'ici agitèrent la question de la contribution du Canada au maintien de la marine de l'empire; je combattis leur prétention et reçus en cette circonstance l'appui de la presse et de l'opinion publique.

Il est donc contraire à la proposition formulée par mon honorable ami, et il ajoute que la presse et l'opinion publique lui donnent raison et condamnent mon honorable ami.

Certains demanderont bientôt que le Canada contribue à la marine impériale proportionnellement au chiffre de sa population; cette demande, je la considère comme absurde et dangereuse. J'ai lu avec plaisir le texte de l'ordre du jour que la Chambre a voté à l'unanimité et par lequel le Parlement s'engage à s'occuper activement de la création d'une marine canadienne et à appuyer l'Angleterre en toute circonstance critique... Je ne conçois pas qu'on demande des dreadnoughts quand l'amirauté et le gouvernement anglais ont décidé que ce n'est pas là le meilleur moyen de maintenir la sécurité de l'empire, et se sont entendus avec le Canada et l'Australie (cette dernière avait déjà offert un ou deux dreadnoughts) au sujet de la construction de flottes coloniales qui, en cas de guerre, protégeront les routes commerciales.

Mais, soucieux de l'intérêt du parti conservateur dont il fut le chef et que, dans le temps, il fit briller de tout l'éclat de son talent, il donne cet avis à ses amis:

Je ne puis m'empêcher de penser qu'une effroyable responsabilité pèsera sur ceux qui rompent l'entente conclue sur cette question d'importance vitale.

Et cependant, le chef de l'opposition se moque de son prédécesseur, il ne fait aucun cas de l'expérience de cet homme dont la renommée s'étend à toutes les parties du Dominion, à presque chaque partie de l'empire, de ce grand vieillard qui vient de la même province que lui et que moi-même. Il sait pourtant que sir Charles Tupper ne s'est jamais départi de l'attitude qu'il affirme dans cette lettre-là. S'il fallait en croire mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk), sir John Macdonald et sir Georges-Etienne Cartier partageaient les sentiments qu'exprime sir Charles Tupper. Néanmoins, sous la pression du fameux cabinet si bien connu de l'honorable député de Toronto-nord, le chef de la gauche tourne le dos aux traditions de son parti et modifie son attitude au moment où il faut assumer des responsabilités. Ceci fait partie du dossier. Je ne veux pas épuiser tous les éléments de la cause. Ceux de mes collègues qui traiteront le sujet après moi pourront invoquer des témoignages nombreux et influents, le témoignage de personnages dont l'opinion est de quelque poids.

La gauche a agréé la résolution de l'an dernier, elle a ordonné à nos représentants d'aller affirmer en Angleterre que le Canada construira lui-même sa marine et, surtout, ne versera pas de contribution. On a mainte et mainte fois répété qu'il ne faut pas verser de contribution, mais s'entendre avec les autorités impériales au sujet de la création d'une flotte canadienne qui protège le Canada en temps de paix et défende le Canada et l'empire en temps de guerre. Voilà ce que la gauche a demandé, voilà ce que nous avons fait et que le premier ministre invite aujourd'hui la Chambre et le pays à ratifier. Le Canada, disent certains de nos adversaires, ne veut pas de ces vaisseaux de fer-blanc; ce sont des Dreadnought qu'il lui faut. Ils invoquent à ce propos le témoignage de lord Charles Beresford. Chacun sait que l'automne dernier, certains Canadiens ont cherché par tous les moyens à amener lord Charles Beresford à faire quelque déclaration en faveur de leur politique absurde, mais qu'il ne voulut pas se prêter à pareil jeu.

Qu'est-ce donc que lord Charles Beresford? Depuis cinq ans, il est aux prises avec sir John Fisher sur cette question des dreadnoughts par opposition aux croiseurs, prétendant que les petits vaisseaux nécessaires à la défense des côtes et à la protection du commerce ont plus d'importance que les grands navires de combat. Je me permettrai de citer un extrait de l'"Evening News", de Portsmouth, où lord Charles Beresford vient de prendre part à une élection:

Le " News " apprend de source autorisée que le budget de la marine comprendra des crédits destinés à quatre bâtiments de combat, deux croiseurs protégés, huit petits croiseurs, vingt-quatre contre-torpilleurs et dix sous-marins. Le programme naval confirmera une fois de plus l'exactitude de la prétention de lord Charles Beresford, c'est-à-dire que l'on a besoin d'un plus grand nombre de petits croiseurs et de contre-torpilleurs.

Lord Charles Beresford a toujours voulu, il veut encore—la gauche ne peut le nier—que les routes commerciales du Canada et de l'empire soient protégées par les petits croiseurs, et c'est ce qui a fait surgir entre

lui et sir John Fisher le grave différend que l'on sait. Je pourrais citer encore l'opinion de sir Wm White, mais le ministre de la Milice l'a déjà fait.

J'appellerai l'attention sur un état des divers projets de défense navale de la fédération australienne, depuis 1902 jusqu'à présent; cet état, que j'ai sous les yeux, fait voir qu'à venir jusqu'en 1909, il ne fut jamais question en Australie de construire un seul vaisseau jaugeant plus de 3,000 tonneaux—ce n'est pas un Dreadnought, qu'on le remarque bien, mais un croiseur protégé que l'Australie met à la tête de sa flotte. Notre programme naval comporte un navire de 4,300 tonneaux, un vaisseau plus grand et des contre-torpilleurs du type River perfectionné, le tout conforme aux vues des hommes sages et éclairés dont l'opinion en la matière est de quelque valeur. Tel est notre programme, monsieur l'Orateur, il n'est pas utile que j'insiste davantage sur ce point.

M. R. L. BORDEN: J'aimerais à bien comprendre l'honorable député; prétend-il que la flotte australienne ne comprend pas de navire jaugeant plus de 3,000 tonneaux?

M. MACDONALD A l'exception du seul vaisseau que l'Australie a inclus dans son programme naval de cette année. De 1902 à cette année, le programme naval de l'Australie n'avait jamais embrassé de vaisseau d'un plus fort tonnage que celui-là.

M. R. L. BORDEN: Je parle du programme de 1909.

M. MACDONALD: Le croiseur protégé de cette année est d'un plus fort tonnage, mais les programmes antérieurs n'embrassaient pas de navires de plus de 3,000 tonneaux.

M. R. L. BORDEN: Ce croiseur protégé est du type du Dreadnought?

M. MACDONALD: Je n'en sais rien. L'honorable M. Fisher, d'Australie, qui doit s'y connaître, a engagé la discussion là-dessus et affirmé que ce vaisseau n'est pas du type du Dreadnought. Son opinion doit avoir plus de poids que celle de l'honorable député (M. R. L. Borden).

M. R. L. BORDEN: J'ignore ce qui s'est passé en Australie; je me reporte au document que l'on a déposé sur le bureau de la Chambre.

M. MACDONALD: Au dire de M. Fisher, on aurait modifié le programme et substitué un croiseur protégé au Dreadnought.

M. R. L. BORDEN: Je ne sais rien des changements que l'on a pu faire en Australie, et il se peut bien que mon honorable ami ait raison; chose certaine cependant, c'est que dans le document déposé sur le bureau de la Chambre, il est question d'un croiseur protégé de ce type-là.

M. MACDONALD: Je parle du programme que l'honorable M. Fisher a exposé au parlement australien en octobre dernier; il y est tout d'abord question d'un croiseur protégé du type de l'"Indomitable".

M. R. L. BORDEN: Quel jour d'octobre?

M. MACDONALD: Je n'ai pas la date précise; je tâcherai de l'obtenir pour mon honorable ami.

Monsieur l'Orateur, je me suis probablement trop attardé à exposer les grandes lignes de notre programme et les motifs qui nous ont engagés à l'adopter. Tous les partis canadiens admettront, je crois, que ce programme est sage. Ainsi que je l'ai démontré, l'amirauté l'approuve. Le Canada fait bien de jeter les bases d'une marine puissante, de commencer à créer une flotte qui croîtra et se développera en même temps que le pays. Je suis d'avis qu'il suit une ligne de conduite prudente et sensée que la population canadienne approuvera, j'en suis convaincu.

Examinons l'attitude de l'opposition sur ce sujet. Elle professe au moins trois ou quatre doctrines différentes. Son chef commence par dire: Pas de marine canadienne; nous donnerons à la Grande-Bretagne, dans le cruel embarras où elle se trouve actuellement, $25,000,000 qu'elle emploiera à sa guise. Et songez qu'il ne s'agit pas de construire des dradnoughts, car ce mot a été intercalé dans son projet de résolution uniquement pour induire le public en erreur et faciliter la tâche de ceux qui désirent discourir sur les dreadnoughts au fin fond du pays. Ah! la phrase sonnait bien. Aussi, l'a-t-on mise dans l'amendement.

Voici ce que dit le chef de l'opposition: Donnez $25,000,000 à l'Angleterre parce qu'elle a grand besoin d'une marine à l'heure qu'il est; versez-lui une somme d'argent et n'ayez cure de créer une marine canadienne. De ce côté, le représentant de Toronto-nord déclare: Point de cette marine canadienne! Nous n'en voulons pas. Peu m'importe qu'elle soit nécessaire ou inutile! Peu m'importe que le Titan épuisé gémisse sous son fardeau; donnez-lui $25,000,000. Je ne me demande pas où vous trouverez cette somme; je ne sais pas s'il faudra l'emprunter; procurez-vous-là quelque part et envoyez-la en Angleterre.

Le représentant de Jacques-Cartier a un programme différent. Je regrette son absence, car j'aurais deux mots à lui dire. Sa politique d'abstention complète est de nature à attirer les feux de la discorde au Canada. Figurez-vous l'honorable député tentant de faire revivre les sentiments qui animaient la génération de 1837. Il en connaît long sur le compte des hommes de 1837. En effet, il appartient à une classe de gens qui traitaient d'hommes à la face glabre, d'insidieux instigateurs de la rébellion ceux qui bataillaient à cette époque-

là pour obtenir le gouvernement responsable. C'est à cette école qu'il s'est formé et, de concert avec la nouvelle étoile du parti conservateur de la province de Québec, M. Bourassa, il y fait le jeu du chef de l'opposition. Voilà sa politique. Désire-t-il un plébiscite? Pas du tout. Ceux qui liront son discours s'apercevront qu'il n'y a aucun rapport entre ses paroles et le plébiscite que demande son projet de résolution. Un plébiscite, vraiment! Allons donc, il reprend l'ancien rôle que le parti conservateur a toujours joué depuis que sir Wilfrid Laurier préside aux destinées du Canada. On a dit à la population de la province de Québec qu'il est trop Anglais pour des Français et aux habitants des provinces anglaises: Assurément, vous ne vous laisserez pas conduire par un Français.

J'ai lu avec le plus grand soin l'amende ment du chef de l'opposition. Il est rédigé avec beaucoup de finesse. Dans la Nouvelle-Ecosse, mon honorable ami, (M. R. L. Borden) a toujours passé pour un avocat très retors et il me permettra de lui dire que son projet de résolution est rédigé comme celui qu'un avocat, embarrassé pour répondre à une accusation, rédigerait son plaidoyer dans une mauvaise cause. L'honorable député a toujours été considéré comme un avocat habile et l'opposition, lorsqu'elle a voulu formuler sa politique, lui a confié la tâche d'ergoter et de rédiger son plaidoyer dans une mauvaise cause. En effet, que dit l'honorable député. Il déclare que son inquiétude est causée par les articles 17 et 18 du bill concernant le service de la marine, articles qui prescrivent que: Le Gouverneur en conseil peut mettre la force navale en service actif lorsque les circonstances paraissent critiques, et que, en temps critique, le Gouverneur général peut mettre la marine à la disposition de Sa Majesté, et ainsi de suite. L'honorable député (M. R. L. Borden) considère que cela est très dangereux. Et c'est à cause de ces articles du projet de loi, que mon honorable ami s'empresse de dire: Je ne veux rien avoir à faire avec la marine canadienne; donnez-leur une contribution. On dirait que le ministère a conçu un projet qui doit tout bouleverser et dont nous n'avions jamais entendu parler auparavant.

Le représentant de Toronto-nord dit que ce projet sent l'indépendance. Et bien, voyons ce qui en est. Le député de Jacques-Cartier, cela va sans dire, considère que ces articles sont redoutables, mais il se place à un autre point de vue. Ils nous lient irrévocablement à l'empire, dit-il, ils nous soumettent à des impôts sans nous donner voix au chapitre, et tout un fatras pareil. Les prérogatices royales, selon lui, permettront à Sa Majesté de déclarer la guerre n'importe quand sans le consentement du Parlement, et nous serons liés, pieds et mains. Le chef de l'opposition a aussi eu de l'inquiétude. Mais, pourquoi cette anxiété? Voyez dans Todd ce qui a lieu lorsqu'il est question d'une déclaration de guerre. A la page 351 de son traité, il expose que:

Le consentement préalable du Parlement, soit pour déclarer la guerre, soit pour conclure la paix, n'est pas expressément exigé par la constitution. La nécessité d'obtenir des fonds suffisants pour la poursuite des hostilités contre une puissance étrangère et l'autorité que le Parlement exerce sur l'armée et la marine grâce aux lois sur la sédition qu'il vote chaque année, ainsi que le principe reconnu de la responsabilité ministérielle, sont un frein assez puissant pour réprimer l'abus de cette prérogative. Néanmoins, si les hostilités qui sont sur le point d'éclater sont de nature à entraîner des conséquences graves, il est du devoir des ministres, avant d'engager la guerre, de convoquer le Parlement pour lui communiquer les raisons de ce recours aux armes et pour lui demander son avis et son concours relativement à la poursuite de la guerre.

Voilà ce qui a eu lieu en Angleterre lors d'une guerre sérieuse, et le présent bill décrète que, avant que la force navale du Canada puisse prendre part aux hostilités, le Parlement canadien devra être convoqué, comme le parlement anglais est convoqué en Angleterre. N'empêche pas que l'âme de mon honorable ami est troublée et fortement ébranlée.

Cette disposition est-elle nouvelle? Allons donc, elle se trouve depuis des années dans la loi de la Milice. Le Canada est-il seul à entrer dans cette voie. L'honorable député sait que l'Australie a introduit cette innovation dans sa loi concernant la défense dès 1903. Qu'on me permette de citer la loi australienne de 1903 concernant la disposition des forces de l'Australie en cas de guerre; c'est le pays que l'honorable député s'est plu à nous citer comme un exemple frappant de fidélité, de patriotisme et d'héroïsme. L'article 53 de la loi australienne sur la défense dispose que:

Article 53.—En temps de guerre, le Gouverneur général peut, subordonnément aux dispositions du présent acte, mettre les forces défensives, ou en mettre toute partie que ce soit, sous les ordres du commandant d'une partie de l'armée régulière du roi ou de la force navale régulière du roi, selon le cas.

Article 54.—Le Gouverneur général peut en temps de guerre—pour la défense et pour la protection du commonwealth et des différents états qui le composent—mettre la force navale, ou en mettre toute partie, à bord de tout vaisseau de la marine du roi stationnée dans les eaux australiennes, et elle sera constamment sous les ordres du commandant du vaisseau à bord duquel elle aura été mise et elle sera soumise aux mêmes lois et règlements qui s'appliquent à la force navale du roi.

Notre loi se sert presque des mêmes mots. L'honorable député sait que M. Bourassa

parcourt en tous sens la province de Québec et déclare que "may" veut dire "shall" et que, dès qu'une guerre éclatera, notre force navale sera de plein droit à la disposition de la métropole. Et il cite l'opinion de mon honorable ami touchant l'interprétation d'un statut dans un autre cas, afin de prouver que "may" signifie "shall". Afin de soulever le public contre le projet ministériel, M. Bourassa cite l'opinion légale de mon honorable ami à l'appui de sa thèse.

M. R. L. BORDEN: Quelle est la cause qu'il cite?

M. MACDONALD: Je ne saurais préciser mais, de crainte que M. Bourassa n'invoque à tort son témoignage, je conseillerais à mon honorable ami de découvrir ce qu'il affirme et de le contredire

M. R. L. BORDEN: C'est pour cela que je demande des renseignements.

M. MACDONALD: Que mon honorable ami s'adresse au représentant de Jacques-Cartier et celui-ci le renseignera.

Examinons quelle est l'attitude de l'Australie. Voyons ce que M. Fisher, ancien premier ministre de l'Australie, a dit à la conférence de l'été dernier. Traitant cette question de la marine au mois d'octobre dernier, au sein de la conférence, il parlait ainsi de l'attitude que l'Australie devait prendre:

L'ancien gouvernement, tout en refusant de se mêler du projet relatif aux dreadnoughts, a saisi l'occasion de faire connaître aux autorités impériales son sentiment touchant les rapports de l'Australie avec l'empire, et il a exposé ce qu'il consentait à recommander au parlement du commonwealth. Loin de refuser de prendre part à la protection des intérêts les plus chers de l'empire, nous avons déclaré que, bien que notre politique eût pour objet principal et presque unique de protéger les côtes de l'Australie, en temps de guerre ou de calamité nationale, non seulement nous courrions le risque d'offrir un dreadnought, mais nous offririons à la mère patrie toutes les ressources de l'Australie pour lui venir en aide. Voilà la véritable attitude que nous avons prise et les sentiments que j'entretiens aujourd'hui.

C'est, pour ainsi dire, l'attitude du présent gouvernement et ce sont les sentiments que j'entretiens moi-même.

En proposant la 2e lecture du présent bill, le ministre de la Défense n'a pas exprimé clairement sa pensée au sujet de l'étendue du contrôle réel que les autorités impériales, en raison de leur contribution annuelle de £250,000 pour le maintien de la marine australienne, exerceront sur celle-ci pendant qu'elle sera dans les eaux de l'Australie ou lorsqu'elle s'en éloignera. C'est une question épineuse. Il doit y avoir un lien entre les autorités impériales et le gouvernement du commonwealth. L'ancien gouvernement avait des idées arrêtées sur le sujet et nous les avons exprimées par écrit. Nous avons soutenu que la flotte devrait être sous l'autorité exclusive du commonwealth. Je suis d'autant plus libre de me prononcer sur cette question que je n'ai jamais été d'avis que la flotte ne devrait pas prendre part aux combats hors des eaux australiennes. Mais il devrait y avoir une entente formelle et précise. Je désire savoir si cette contribution de £250,000 laisse au commonwealth sa liberté d'action.

M. Joseph Cook,—J'éclaircirai ce point plus tard.

M. Fisher,—Il peut y avoir des circonstances qui nécessitent l'envoi de nos navires en guerre ailleurs, mais généralement parlant, ils ne devraient pas être envoyés dans les eaux éloignées sans l'autorité expresse du pays. La force de l'empire dépendra...

Voici une remarque mordante que mon honorable ami ne doit pas oublier.

...des moyens dont les cinq colonies autonomes qui le composent disposeront pour se défendre elles-mêmes.

Voilà toute la question. Cet homme d'Etat australien a résolu le problème d'un seul mot. La force de l'empire britannique, a-t-il dit, reposera dans l'avenir sur les moyens dont disposeront les cinq colonies autonomes qui le composent pour pourvoir à leur propre défense. Si elles sont en état de le faire, l'empire serait mieux protégé que par la construction d'une flotte sur un point donné. Il continuait:

L'opposition ne fera pas de cette question une affaire de parti, notre désir étant de promouvoir la défense du pays en vue de protéger les meilleurs intérêts de l'empire et conserver la paix du monde.

Bel exemple que je recommande à mon honorable ami le chef de l'opposition. Il forme un contraste frappant avec l'attitude qu'il a prise dans ses efforts de conduire ses forces divisées, avec une aile dans la province de Québec pour faire une attaque de flanc contre le Gouvernement, pendant que lui-même prépare un autre plan d'attaque entièrement inconséquent avec l'attitude qu'il a prise il y a un an. Mon honorable ami devrait revoir ses discours. Il aurait dû réfléchir un peu avant de rédiger sa résolution. Le 12 janvier il a dit que nous n'avions pas à nous inquiéter à propos de guerres faites au Canada, que l'empire ne se mettrait jamais de nouveau en guerre avant de consulter le Canada. Il a dit:

On a prétendu, et avec quelque raison, que nous Canadiens ne saurions convenablement participer d'une manière permanente à la défense navale de l'empire, à moins d'être consultés à l'égard des guerres dans lesquelles la Grande-Bretagne pourra s'engager. Tout d'abord, je ne crois pas qu'à l'avenir la Grande-Bretagne entreprenne une guerre importante—à moins d'y être engagée de vive force par ses rivaux, sans consulter au préalable les grandes provinces de l'empire.

Mais si l'Angleterre doit consulter les possessions de l'empire et si ces pays demandent à être consultés avant qu'une guerre

soit déclarée, quel mal mon honorable ami trouve-t-il dans cet article de la loi de la défense qui anticipe simplement sur une consultation ou une conférence?

Sir WILFRID LAURIER: Très bien! très bien!

M. MACDONALD: Mon honorable ami continuait ensuite—je tiens à faire remarquer ses paroles:

Et, monsieur l'Orateur, j'ose croire que dans l'avenir les nations autonomes qui composent l'empire auront quelque chose à dire dans les guerres de l'empire.

Mais comment le Canada aura-t-il un mot à dire dans les guerres de l'empire à moins qu'il ne s'en réserve le droit, ainsi qu'il est dit dans ce bill. Mon honorable ami continuait:

Il serait imprudent de vouloir prophétiser ce que l'avenir nous réserve, mais j'entrevois la possibilité de l'établissement d'une commission de la défense ou d'une conférence impériale chargée particulièrement de régler les questions de cette nature. Ce corps, composé de représentants de deux partis tant dans la Grande-Bretagne que dans les provinces autonomes de l'empire, aurait son mot à dire au sujet de la défense du territoire; et une fois cette commission ou cette conférence constituée, il n'est pas probable que la Grande-Bretagne ne voudrait dorénavant s'engager dans une guerre importante sans être assurée d'avance de l'appui et du concours de toutes les grandes nations autonomes constituant l'empire. Celles-ci dès lors seraient consultées à l'égard de toute guerre; car je reconnais bien que si nous devons contribuer en permanence à la défense de ce grand empire, il n'est que juste que nous soyons consultés dans le règlement de ces questions.

Comment mon honorable ami peut-il sérieusement se plaindre, s'il veut avoir du bon sens, de ces articles du bill de la défense navale lorsqu'il déclare et réitère que l'empire ne se mettra plus en guerre dans l'avenir avant de consulter le Canada, et comment le Canada pourra-t-il être consulté, excepté par un article comme celui qui est inséré dans ce bill. Je crois que nous pouvons très bien laisser mon honorable ami avec l'espoir que lorsqu'il examinera les précédents en Angleterre et l'état des choses en Australie et relira ses propres discours, il ne trouvera pas que le Canada puisse se faire du tort en se réservant les droits mêmes qu'il dit que nous devrions nous réserver.

Il a critiqué le bill de la défense navale parce que l'équipage ne ferait qu'un service de trois ans. Le ministre de la Milice, sir F. Borden, a détruit cet argument en montrant que l'honorable chef de l'opposition avait mal lu l'article de la loi, qui, au contraire, prévoyait à ce que les marins fussent six ans en service. Partant sur cette base fausse, mon honorable ami s'est élancé impétueusement, et oubliant tout ce qu'il avait dit auparavant sur la question, il est allé à l'extrême limite de l'attitude condamnable qu'il avait réprouvée précédemment. Donnons $25,000,000—rien pour la défense du Canada, n'imposons aucune condition à l'Angleterre; ne disons même pas que les dreadnoughts lorsqu'ils seront construits, ou l'argent lorsqu'il sera dépensé, devront revenir au Canada pour servir à sa propre défense. Ainsi que le ministre de la Milice l'a fait remarquer, il n'est pas même nécessaire que ce soit des Dreadnoughts.

Le chef de l'opposition a dit simplement: voici $25,000,000, faites en ce que vous voudrez, ne vous occupez pas du Canada, ne vous engagez à rien pour sa défense locale, faites ce que vous voudrez de cet argent, mais prenez-le, prenez-le, sans aucune condition, sans aucune restriction, et sans vous inquiéter aucunement des intérêts du Canada, et sans faire un seul pas pour la défense de son territoire ou de ses intérêts.

Si telle est l'attitude que le Canada doit prendre dans l'empire, c'est une bien pauvre attitude. Qu'auraient pensé nos honorables amis si en 1900, au lieu d'envoyer des hommes dans l'Afrique du sud, nous avions dit: voici $10,000,000, nous ne nous inquiétons pas de l'empire, nous ne voulons pas nous battre pour lui, nous ne voulons avoir aucune part dans sa destinée, ses guerres ou ses gloires, ou aucune chose de ce genre. Voici l'argent, prenez-le. Mon honorable ami a une excellente réponse à cet argument dans la lettre du capitaine Stairs de Halifax, que j'ai lue l'autre jour et dans laquelle il parle de l'importance de donner à l'empire ce service réel qui ne peut être rendu que par la sympathie et l'influence des citoyens d'un pays, soit sur mer soit sur terre, par l'intérêt porté à son succès, à sa conservation et à son agrandissement.

Je ne prendrai pas le temps de la Chambre pour répéter tout ce que l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a dit au sujet des contributions. Je ne lirai qu'une seule de ses déclarations. Le 12 janvier de cette année même, il y a à peine un mois, l'honorable député disait:

On a suggéré, au lieu de l'organisation d'une marine canadienne, l'adoption d'un système de contribution annuelle de la part du Canada à la métropole, et je dois admettre qu'au point de vue stratégique je serais enclin à partager l'opinion de l'amirauté à l'effet que ce serait là la meilleure manière, pour les possessions autonomes de l'empire, de fournir leur quote-part.

Et remarquez ceci:

Mais, monsieur l'Orateur, au point de vue constitutionnel et politique, je suis opposé à cela pour plusieurs raisons. D'abord je ne crois pas que cela puisse durer. En second lieu, il y aurait là une source de froissements. Cela fournirait un élément de lutte entre les partis.

Naturellement.

La nature et le montant de la contribution seraient l'objet de la critique dans les deux parlements. Cela ne pourrait avoir ni permanence ni continuité.

Et enfin, et je demanderai aux honorables amis du chef de l'opposition de prêter attention, voici ce qu'il disait de l'effet que produirait une contribution:

Cela conduirait à la rupture du lien actuel entre le Canada et l'empire.

Naturellement, mon honorable ami peut avoir parlé sans avoir discuté avec ses amis ce qu'il disait, et sans autorité. Je suppose que le chef de l'opposition a le droit de parler quelquefois sans engager sa responsabillité. Je ne sais pas s'il s'adressait à son aile de Québec, lorsqu'il a proposé de donner une contribution, avec l'intention que cela aurait pour effet de briser les liens qui nous attachent à l'empire; peut-être parlait-il à l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) qui a dit justement avant de terminer son discours, qu'il y avait une partie de la résolution proposée par le chef de l'opposition avec laquelle il était d'accord; peut-être était-ce cette partie.

M. MONK: Je demanderai à mon honorabel ami où il a trouvé dans mes discours ou dans les discours d'aucun membre de la gauche le désir ou l'intention de briser les liens qui nous unissent à l'empire anglais? Où a-t-il trouvé cela, et s'il ne le trouve aucune part, quel droit a-t-il de faire cette insinuation.

M. MACDONALD: Si mon honorable ami veut avoir un peu de patience, je lui donnerai la preuve dans quelques instants de déclarations faites par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), qui le convaincront que cet honorable député le considère comme un homme qui serait disposé à cela. Je ne me propose pas d'appeler l'honorable député de Toronto-nord comme témoin sur la question de contribution; la chose n'est pas nécessaire, car je crois que le chef de l'opposition a prouvé ma cause. Mais comme nous entendons beaucoup parler de l'Australie, de la vertu des contributions et de tout le reste, j'appellerai l'attention de la Chambre sur ce que M. Deakin, le premier ministre d'Australie, disait au sujet de contribution. Parlant à Melbourne en 1902, il disait:

La politique de centralisation a limité les colonies à des contributions en argent, tandis que la politique de décentralisation substituerait des hommes exercés et une base d'approvisionnement à la souscription. L'Australie a favorisé fortement la décentralisation proposée par sir Edward Barton en opposition à la centralisation contenue dans la proposition de M. Broderick et de l'amirauté, qui ne font aucunement appel au sentiment patriotique et à l'esprit de confiance des Australiens. Aucune milice coloniale régie par le bureau de la guerre n'aurait pu fournir des soldats aussi bons pour l'Afrique du sud que les contingents volontaires ont donnés et qui ont montré notre dévouement à l'empire. Envoyons de l'argent, le parti libéral répond: exerçons, formons des hommes qui seront intéressés à la défense du Canada et qui seront prêts à soutenir ses intérêts et ceux de l'empire dans la paix et dans la guerre.

Mais que dit le "Bulletin" de Sydney, journal australien influent.

A quelque point de vue, impérialiste ou anti-impérialiste, qu'on examine le projet—le seul argument qu'on puisse invoquer en sa faveur, c'est que l'Australie serait un pays pauvre, délaissé.

Il est question de l'arrangement conclu avec l'Australie en 1902.

Sans sagacité administrative, sans courage, sans initiative ni intelligence impropre à jouer un grand rôle dans sa propre défense navale, auquel on ne saurait permettre le port d'armes de crainte qu'il n'en fasse un mauvais usage, propre tout au plus à gagner péniblement l'argent qu'une puissance supérieure et plus habile dépensera pour lui.

C'est bien l'attitude que prend aujourd'hui l'honorable député.

Et à fournir les infirmiers, les nettoyeurs et les fauberteurs dont les efforts doivent être dirigés et contrôlés par d'autres.

N'est-ce pas un beau programme, et une belle perspective pour de jeunes Canadiens?

L'alternative de la contribution à la marine proposée par M. Barton, c'est la dépense de pareille somme, ou même au besoin d'une somme beaucoup plus forte sur une marine australienne, qui sera organisée sur le même plan que l'armée australienne, et qui serait probablement, pour un temps du moins, sous le commandement d'un amiral anglais, avec un personnel d'officiers en grande partie anglais.

Cette marine, en temps de paix, serait utilisée comme escadre-école pour les marins australiens. En temps de guerre, elle serait utilisable pour la défense de l'Australie, et sans aucun doute, pour venir en aide à la Grande-Bretagne dans d'autres eaux si le besoin s'en faisait sentir.

Voilà ce que pense l'Australie des contributions. Inutile de signaler en détail les divergences entre le programme australien et celui que proposent ces honorables députés de la gauche. Il suffira de dire que l'Australie crée une marine pour la défense de son propre littoral et que la Nouvelle-Zélande pose comme condition, condition indispensable, que le navire qu'elle fournit sera stationné à la Nouvelle-Zélande et sera pour la protection de la Nouvelle-Zélande; et sa contribution en argent n'est pas remise à l'amirauté, mais va toute être utilisée pour payer un supplément de solde aux néo-Zélandais qui feront partie de l'effectif. Et cependant, ces honorables députés voudraient donner $25,000,000, non

pas en échange de quelque chose qui profiterait au Canada, non pas en vue d'assurer la sécurité de notre littoral, ou d'aider à notre propre avancement, mais en pure perte, sans restriction ni condition.

Mais l'honorable député affirme que nous traversons une période de crise, que la puissance de la Grande-Bretagne est menacée, et ainsi de suite, et c'est ce qui devrait nous engager à contribuer une subvention en argent. Cette histoire de panique à propos de la marine est très ancienne pour quiconque a étudié l'histoire de la marine anglaise. Récemment encore, il m'a été donné de lire un livre intitulé "The Naval Progress of the Nineteenth Century", dont un chapitre tout entier est consacré à l'histoire des paniques qui se sont produites tous les cinq ans à peu près depuis trois quarts de siècle à propos de la marine. En 1850, sir Francis Head publiait un livre intitulé "The Defenceless state of Britain", où il présentait le tableau de la prise de Londres par une flotte française. En 1859, sous l'administration de lord Derby, un comité mit à l'étude l'état de la marine, la prétention ayant été émise que l'effectif de la marine anglaise était inférieur à ce qu'il devrait être en comparaison de celui des autres puissances. Jadis, la France était l'épouvantail; de nos jours c'est l'Allemagne. En 1874, on prétendait que la marine était en très mauvais état. Sir Edward Reid affirmait que le gouvernement avait renoncé à maintenir la suprématie de l'Angleterre en Europe en matière navale. En 1886, une nouvelle panique se produisit, et on reprocha au gouvernement de laisser tomber l'efficacité de la marine au-dessous de celle de la marine française.

En 1901, il y a neuf ans seulement, le "Times", de Londres, le "Thunderer",—qui ne dédaigne pas au besoin de faire de la politique,—publiait un article ayant pour titre "le danger national", au cours duquel on retrouvait ce lieu commun de Néron touchant la lyre pendant que Rome était en flammes. Ce fut la dernière panique précédant immédiatement celle-ci. De temps à autre, des paniques se sont produites à ce propos, par exemple, dans une circonstance parce qu'on avait découvert que les voiliers en bois de la flotte anglaise étaient d'un type inférieur; dans une autre, parce que les voiliers n'étaient plus en usage, et qu'il fallait des vapeurs; dans une autre circonstance encore, parce que les navires construits en bois devaient être blindés; plus tard, parce qu'on jugeait que ces navires en bois devaient être remplacés par des navires en fer; enfin subséquemment on remplaça le fer par l'acier. L'école dite de la "mer bleue", dont l'honorable ministre de la Milice (sir Frederick Borden) nous a parlé l'autre jour est très disposée en tous temps à effrayer les esprits à cet égard. Mais comment ce sentiment s'est-il fait jour? En 1904, quand le cabinet unioniste fut défait, la Grande-Bretagne avait un budget pour la marine de 13 millions de livres, tandis que le budget de l'Allemagne pour le même objet s'élevait à 4 millions de livres. Le ministère radical réduisit le chiffre de ce budget d'année en année, jusqu'à ce que, en 1908, il ne se trouva plus que de 8 millions de livres, tandis que celui de l'Allemagne, qui s'était accru d'année en année, atteignait cette année-là au même chiffre que celui de la Grande-Bretagne. Le résultat fut que ce qu'on pourrait appeler l'aile conservatrice—ou plutôt l'ancienne aile whig,—du parti radical, composée d'hommes comme M. Haldane, M. Asquith et sir Edward Grey, se rendirent compte qu'il y aurait lieu de faire quelque chose pour engager les membres de leur parti à favoriser un programme de défense navale, et être en mesure d'obtenir le vote de crédits pour la marine aussi élevé que ceux des anciens jours. C'est là ce qui s'est passé, et quiconque se tient au courant des événements politiques en Angleterre le sait. Or, quelle fut l'attitude de M. Balfour au cours de la dernière campagne électorale? M. Balfour n'a pas dit que le prestige de l'Angleterre était menacé. Ce qu'il a dit c'est que ce ministère radical avait négligé de pourvoir à la défense du pays, et n'avait pas maintenu le budget de la marine au chiffre qu'il aurait fallu; c'est là le reproche qu'il a fait à ses adversaires en vue de les engager à changer de ligne de conduite ou à démissionner. M. Balfour a absolument répudié, devant de nombreuses assemblées, au cours de la campagne électorale, l'idée que l'Allemagne songeait à déclarer la guerre à l'Angleterre. Ce sont là des faits connus de quiconque s'est tenu au courant des événements qui se sont déroulés en Angleterre.

Le secrétaire de l'amirauté, le 13 janvier dernier, s'exprimait en ces termes:

> En avril 1912, qu'on désigne comme la période critique, nous devrions avoir 20 dreadnoughts contre l'Allemagne 13; 40 navires d'un modèle antérieur au dreadnought, contre l'Allemagne 20; 35 croiseurs, contre l'Allemagne 8; 16 chantiers de construction de dreadnoughts, contre l'Allemagne 9.

En d'autres termes, en 1912, la Grande-Bretagne aurait un effectif de combat de 95 navires, contre l'Allemagne 41. Ainsi lorsque ces honorables députés cherchent à créer une panique dans notre pays, au sujet de la marine anglaise, ils donnent simplement le change à ceux qui ne se rendent pas un compte exact de la situation véritable en Angleterre. J'ose dire que quiconque tenterait en Angleterre de créer une panique à ce propos serait tourné en ridicule. Voyons ce que disent les membres du cabinet anglais sur la situation. D'honorables députés de la gauche nous parlent d'une marine de fer-blanc. Or, M. Haldane, secrétaire de la guerre, désigne la contribution du Canada "un magni-

fique projet de coordination impériale en vue de la défense de l'empire.". Voici en quels termes il se serait exprimé en Ecosse il y a trois semaines:

J'ai fait parti du comité secret du cabinet chargé de l'étude des moyens de défense impériale; on a examiné la question de savoir si l'amirauté maintenait la marine dans un état convenable, ou si, comme le prétendait lord Charles Beresford, on l'avait laissé tomber.

C'est-à-dire qu'il s'agissait de savoir si sir Charles Fisher construisait trop de dreadnoughts et trop peu de croiseurs.

Ce comité a tout examiné en détail, s'est pleinement renseigné, et il est convaincu, non seulement que la flotte n'a pas été négligée, ni son efficacité diminuée, mais qu'elle est plus forte que jamais auparavant. (Applaudissements.) Qu'on se donne la peine de consulter la liste de la marine, que l'on mette en regard la composition de ce qu'on appelle l'escadre métropolitaine d'aujourd'hui et celle des années dernières, et on verra qu'aujourd'hui nous disposons d'un effectif plus puissant que jamais, tant en ce qui regarde le nombre des navires, que la classe de ces navires et l'organisation même de la flotte. Cette flotte est deux fois plus puissante que celle de l'Allemagne dans la mer du Nord. (Applaudissements); et en m'exprimant ainsi, je répudie toute idée d'hostile rivalité qui existerait ou devrait exister entre cette grande nation avec laquelle nous sommes en rapports suivis d'affaires, et avec laquelle nous désirons maintenir les relations les plus amicales. (Applaudissements). Il vous incombe comme il nous incombe de voir à ce que tous les moyens de défense soient pris, non pas en vue de la guerre, mais dans l'intérêt de la paix; et la plus grande folie que l'on puisse commettre serait de prononcer des discours comme ceux qui ont été faits récemment par nos adversaires, donnant à entendre qu'il existe entre nous et l'Allemagne une certaine hostilité qui devra aboutir à la guerre. Après tout, c'est le gouvernement libéral, par le moyen de la coordination qu'il a effectuée l'été dernier des forces de l'empire, par l'organisation qu'il a entreprise d'une marine impériale. . .

C'est ainsi que M. Haldane, ministre de la guerre, caractérise le rôle joué par le Canada dans cette circonstance:

. . . c'est le gouvernement libéral qui a donné un commencement de réalisation au rêve de la fédération impériale, au lieu de se contenter d'y voir un prétexte à de vaines déclamations ou au prélèvement d'impôts. . .

C'est ce que voudrait faire l'honorable député (M. Borden) : prélever des impôts.

. . . ce qui ne pourrait qu'aboutir à susciter des froissements entre les diverses parties de l'empire.

Puis, prenez les déclarations de sir Edward Grey, et quiconque se tient au courant de la politique en Angleterre juge que sir Edward Grey est tout à fait au premier rang des hommes habiles, influents de l'empire. Il n'est personne en Angleterre ni au Canada, quel que soit le parti auquel il se rattache, il n'est pas même d'unioniste le plus extrême qui ne vous dise que sir Edward Grey est un admirable homme. On a cité ses discours dans cette enceinte; mais voyons comment il s'exprimait en mars dernier:

Nous avons dit que la situation serait grave si l'on négligeait de prendre les mesures convenables pour maintenir la marine en bon état, précisément parce que nous voulions que le pays fût bien persuadé de la nécessité de prendre ces mesures et de notre résolution de les prendre.

C'est précisément ce que j'ai dit: ces hommes ont pris cette attitude en vue d'engager les membres de leur parti à appuyer la proposition d'un vote de crédits plus élevés pour la marine. On comprend alors que la marine anglaise soit aujourd'hui tellement invincible qu'il n'y a lieu pour personne de s'inquiéter de la suprématie maritime de la Grande-Bretagne. On comprend que le gouvernement anglais soit à même de proposer aujourd'hui d'augmenter de 7 millions de livres le budget de la marine. L'apathie dont paraissait souffrir le peuple anglais est devenue chose du passé, grâce aux efforts de ces hommes d'Etat anglais qui ont réussi à engager le groupe radical de leur parti à appuyer un programme comportant le maintien d'une forte marine.

Or, s'il n'y a rien dans les objections que mon honorable ami apporte aux articles 14 et 15; si les contributions ne sont pas nécessaires, s'il n'y a pas de panique, alors le résultat en est que cette résolution tombe à plat, et mon honorable ami devrait en revenir à l'attitude que, tous nous avons prise l'année dernière, à l'effet que nous devrions dispenser le contribuable britannique de la responsabilité de la défense du Canada, que nous devrions construire en Canada une flotte pour la défense de nos eaux intérieures, devant agir de concert avec la marine britannique en temps de guerre. J'espère que mon honorable ami se décidera à reprendre cette attitude. Je crains cependant que si les influences si familières à l'honorable député de Toronto-nord, les poucettes, le chevalet et la chambre de réflexion, doivent prévaloir, il y a peu d'espoir que mon honorable ami puisse se reconnaître et revenir à de meilleurs sentiments.

Maintenant qu'il me soit permis d'examiner le programme de l'honorable député de Toronto-nord. Peu lui importe de savoir s'il y a ou non nécessité d'avoir une marine canadienne. Envoyons $25,000,000 au gouvernement britannique. C'est là, monsieur l'Orateur un indice du caractère absolument insouciant de mon honorable ami. Cela démontre qu'il a des qualités qui ont mis ses amis de la gauche dans l'impossibilité de le considérer comme un facteur sérieux dans la politique canadien-

ne. La résolution prise par l'honorable député de Toronto-nord en ce qui concerne cette question, dépassant de beaucoup même la nature insouciante de la résolution de son chef, démontre qu'il est devenu tellement partisan lorsqu'il s'agit de juger les hommes et les choses, qu'il lui est impossible de les voir aussi clairement que nous serions portés à le croire étant donnés ses talents naturels. Tout son discours a été le discours d'un partisan, et non le discours d'un homme désireux d'aborder les grandes questions en se plaçant au point de vue élevé d'un homme désireux de procéder selon les principes qui doivent guider la politique nationale. Telle n'a pas été son attitude, et il a pris le ciel à témoin de l'esprit de suite dont il a fait preuve. J'ai été frappé de son attitude sur cette question. L'esprit de suite est une vertu à laquelle il a renoncé il y a de longues années; il la pratique peu, du moins depuis que je suis en cette Chambre. Il s'est cependant réjoui du fait qu'il vaut mieux avoir "la diversité avec l'intégrité que l'uniformité avec le servilisme," parlant de mon honorable ami qui siège derrière lui. Il s'est aussi réjoui du fait que l'honorable député de Jacques-Cartier, tout en étant aux antipodes relativement à cette question, et lui-même s'unissent harmonieusement pour combattre le programme du Gouvernement comme si quelqu'un s'attendait à les voir faire autre chose. Il est allé jusqu'à parler de poucettes, de chevalet et de chambre de réflexion. Ce sont là d'étranges paroles, et il a osé attribuer l'avancement des honorables membres de la droite à l'utilisation de ces instruments. Mon honorable ami croit-il appartenir à cette classe d'hommes dont parle le poète lorsqu'il dit:

Men whom the spoils of office will not buy.
Men whom the lust of office will not kill.

S'il se fait illusion à ce point, il devrait se détromper immédiatement, car personne en ce pays ne le considère comme un homme de ce caractère. Mon honorable ami est entré au Parlement en 1882, comme tempérancier et prohibitionniste intransigeant, réclamant la législation la plus extrême. Il a été élu au Parlement à titre d'homme indépendant, ayant des vues élevées, qui devait entrer dans l'arène de la politique canadienne et se placer à un point de vue élevé pour juger les grandes questions. Telle était sa position en 1882. J'ignore si le grand sir John a utilisé quelqu'un de ces procédés pour l'amener dans le rang. Mais lorsqu'il nous a dit qu'il a fallu dix ans au ministre de l'Intérieur pour se ranger en ligne avec son chef, je n'ai pu m'enpêcher de songer que mon honorable ami (M. Foster) n'a mis que trois ans à faire la même chose. L'effort qu'il a fait pour justifier son attitude de l'an dernier a été très amusant. Après avoir décrit un cercle et déclaré que sa première résolution voulait dire que nous devions avoir une marine canadienne au lieu de donner des contributions, il s'est décidé à virer de bord. Il a admis que l'an dernier il a appuyé la proposition d'une marine canadienne de préférence à des contributions, et cependant, il n'a pas tenté d'expliquer son attitude, ni de démontrer pourquoi il en prend une contraire aujourd'hui. Il est parti dans cette nouvelle voie sans la moindre justification. Et, comme il s'est montré éloquent pour flétrir le terrible manque de jugement du ministre de la Marine et des Pêcheries et du ministre de la Milice parce que ceux-ci n'avaient pas pris l'argent du Canada pour le donner au gouvernement impérial afin de fournir une unité navale sur le Pacifique! Je me demande si cette Chambre est d'avis que le Canada devrait fournir une unité navale sur le Pacifique, et laisser ainsi sans défense les ports de l'Atlantique avec toutes les routes commerciales de la mère patrie. Il dit que c'est là ce que nous aurions dû faire. J'ose dire que si mes honorables amis qui sont allés en Angleterre eussent promis de prendre l'argent du peuple pour construire une unité navale sur le Pacifique, il eut été le premier à élever la voix pour les accuser d'avoir été au delà de leurs instructions, d'avoir trahi le peuple canadien, d'avoir mis la main au gousset du peuple pour prendre son argent et le jeter par les fenêtres. Le premier homme à les attaquer eut été l'honorable député de Toronto-nord. Puis mon honorable ami est devenu facétieux. Il a rappelé la vieille histoire de Don Quichotte et de Sancho Pança; il a entrepris de nous dire ce que le chef du Gouvernement avait fait et a dit qu'il avait tiré une fable de son imagination. Voyons ce qu'il a dit:

Puis mon honorable ami est parti en guerre contre les moulins à vent. Il doit connaître l'histoire de ce vieux chevalier qui, accompagné de son brave écuier, recherchant la bataille sinon la conquête, assoiffé d'aventures sinon de sang humain, s'en alla ferrailler contre des moulins à vent. Aux yeux de la Chambre et de la nation entière, le premier ministre a joué à la perfection le rôle de Don Quichotte. Quels sont les moulins à vent auxquels il a livré combat? Il s'en est pris tout d'abord à l'ennemi imaginaire du gouvernement responsable, il a déchiré de ses éperons les ailes de ce moulin à vent. Il a ensuite croisé le fer avec un autre ennemi imaginaire, celui de l'autonomie canadienne; nouveau moulin à vent dont il a brisé les ailes. Ayant découvert un autre adversaire de notre autonomie dans la centralisation du pouvoir à Downing street, il se mesura avec lui, et sa soif de nouveaux combats lui fit apercevoir dans la taxation sans représentation encore un ennemi qu'il dut terrasser pour assouvir sa rage guerrière.

Il continue à citer ces choses. Il dit:

Qui donc a dit cela? Est-ce le gouvernement anglais, l'amirauté anglaise, quelque membre de la Chambre ou quelque haut personnage de ce pays? Mon très honorable ami sait fort bien que c'est son imagination qui lui a fait tenir un tel langage.

Cependant, ces déclarations avaient été faites par quelqu'un, et elles avaient été faites en cette Chambre. Elles avaient été faites par un personnage ayant quelque responsabilité. Qu'il me soit permis d'en lire qui ont été faites le 12 janvier à la page 1874 des "Débats":

Comment serons-nous dans cette situation que toute la politique étrangère de l'empire sera réglée, formée et exécutée par Downing Street, par des hommes absolument sous la dépendance des électeurs des îles britanniques, et que nous, sujets anglais comme ces électeurs, allons être placés sur un pied différent; que nous n'aurons pas voix dans la formation de cette politique, que nous devrons être responsables de tout sans avoir rien à dire dans la conduite de ces affaires? N'est-ce pas de qui, dans plus d'une occasion—j'ai mentionné seulement la principale—a été déclaré à cette conférence, et déclaré non seulement par les délégués des colonies mais par des hommes qui savaient que le peuple anglo-saxon ne tolérerait jamais d'être taxé sans être représenté.

M. MONK: Très bien! très bien!

M. MACDONALD: Mon honorable ami admet la légère accusation. Mais les honorables membres de cette Chambre ne comprennent-ils pas que si nous mettons à exécution le programme proposé par les honorables membres de la gauche, nous deviendrions responsables conjointement et solidairement avec la population des îles britanniques de toute la politique étrangère de l'empire, sans être consultés en ce qui concerne l'adoption d'un programme?

M. MONK: Mon honorable ami a admis cela lui-même, il y a un instant, car il a dit que cela viendrait plus tard.

M. MACDONALD: Je ne m'occupe pas, pour le moment, de mon honorable ami à ce sujet. Je m'intéresse aux relations de mon honorable ami avec l'honorable député de Toronto-nord. Je vais traiter l'autre question dans un instant.

M. MONK: Vous feriez mieux de vous occuper de vos propres divisions.

M. MACDONALD: Or. l'honorable député qui a fait cette déclaration relative aux moulins à vent et au premier ministre est l'honorable député de Jacques-Cartier, qui vient de s'asseoir.

M. MONK: Et lui-même, il y a un an.

M. MACDONALD: Et l'honorable député de Toronto-nord a eu l'audace de dire que l'honorable député de Jacques-Cartier ne s'était jamais servi de ces expressions. Il dit que la réponse du premier ministre à ces paroles n'était que le produit d'une imagination en délire; que nul n'avait prononcé ces paroles. J'ignore si l'honorable député de Toronto-nord considère comme un homme de rien celui qui siège derrière lui, ou s'il le considère comme un moulin à vent. L'honorable député de Jacques-Cartier va à Québec et, de concert avec son allié, M. Bourassa, veut exposer toutes ces théories qui, ne valent rien s'il faut en croire l'honorable député de Toronto-nord. Simulacre d'autonomie! Si c'est un simulacre d'autonomie, c'en est un qui n'est pas à dédaigner. Si l'honorable député d'Ontario-ouest veut lire le discours de l'honorable député de Jacques-Cartier, il ne croira pas qu'il s'agit d'un simulacre, mais il s'apercevra que c'est une chose réelle. Je ne crois pas que l'honorable député de Toronto ait fait à son collègue siégeant derrière lui l'honneur d'écouter son discours. Je ne crois pas qu'il l'ait lu. car s'il l'avait lu, il eut évité de prononcer les paroles qu'il a dites au sujet de cet honorable député. J'admets que l'honorable député de Jacques-Cartier, s'il croit que l'autonomie de son pays est en danger, a le droit de définir son attitude devant cette Chambre, mais l'un des principaux chefs de son parti n'a pas le droit de le mettre en oubli et de lui dire que nul ne s'est jamais servi de ces arguments en cette Chambre. Mais l'honorable député de Jacques-Cartier n'a pas besoin de s'inquiéter, l'honorable député de Toronto-nord s'en prenait à tout le monde et il s'est servi d'un langage aussi téméraire au sujet de plusieurs autres honorables députés qu'envers l'honorable député de Jacques-Cartier. On nous parle d'un plébiscite. Je me demande si l'honorable député de Toronto-nord est en faveur d'un plébiscite sur la question de savoir si nous devons donner $25,000,000 à l'empire.

Il n'en a pas été question. Nous voulons dépenser $11,000,000 parmi les ouvriers canadiens, dans des chantiers de construction canadiens, au bénéfice des intérêts du Canada, et aussitôt ces messieurs de s'écrier qu'il faut un plébiscite; mais pour puiser $25,000,000 dans le trésor public et les donner à l'Angleterre, il ne faut plus de plébiscite. Même le député de Jacques-Cartier n'a pas donné assez d'ampleur à sa résolution pour y faire figurer ces $25,000,000 que le chef de l'opposition veut donner.

M. MONK: Ma résolution couvre et embrasse le projet tout entier, comme mon collègue s'en convaincra, s'il veut bien la relire.

M. MACDONALD: L'honorable député affirme-t-il que son amendement tend à soumettre aux électeurs canadiens la proposition formulée par le chef de l'opposition,

déclarant qu'il faut donner $25,000,000 à la Grande-Bretagne?

M. MONK: Que mon collègue relise ce texte et il en saisira le sens.

M. MACDONALD: Je l'ai lu attentivement et l'interprétation que je donne à ce texte anglais aboutit à une conclusion tout à fait différente. Je serais étonné que cette résolution comportât pareil sens. Voici ce texte:

Que tous les mots après " que " soient biffés.

Il propose de biffer l'amendement du chef de l'opposition et voici ce qu'il veut substituer à la proposition formulée par ce dernier:

Cette Chambre, tout en affirmant son inébranlable attachement à la couronne britannique, est d'avis que le projet de loi qui fait l'objet de ses délibérations en ce moment modifie les relations du Canada avec l'empire et devrait, par conséquent, être soumis au peuple canadien, afin d'obtenir incontinent son opinion, au moyen d'un plébiscite.

Dans ce texte, il n'est nullement question de soumettre au peuple la proposition tendant à donner $25,000,000 à l'empire, et si l'honorable député tient a bien définir son attitude à cet égard qu'il demande à la Chambre l'autorisation d'amender sa résolution de façon à ce qu'il puisse soulever la question.

M. MONK: Je n'irai pas vous demander conseil.

M. MACDONALD: Mon honorable collègue pouvait vraiment s'adresser à pire enseigne. Qu'il ne me garde pas rancune. Qu'il tourne plutôt son animosité contre son collègue, le député de Toronto-nord, qui lui a appliqué l'épithète de moulin à vent; c'est à lui que s'adressent mes critiques et non pas au député de Jacques-Cartier qui n'a figuré qu'incidemment dans la discussion. Le député de Toronto-nord, poursuivant ses attaques contre le chef du parti libéral, nous dit que sir Wilfrid Laurier avait pris une attitude bien tranchée d'antagonisme à l'endroit de toute aide en faveur de l'empire britannique, dans son ensemble. Comment a-t-il prouvé cette allégation? En affirmant que le premier ministre avait revendiqué pour le Canada le droit de faire ses traités de commerce. Il y a quelques années, dans cette enceinte parlementaire, le ministre de la Marine (M. Brodeur) et le ministre des Finances (M. Fielding) ont déclaré qu'ils avaient négocié un traité de commerce avec la France et ils ont prétendu que le Canada était en lieu de réclamer quelque mérite et de se féliciter de ce qu'ils avaient pour ainsi dire directement négocié ce traité eux-mêmes, et bien que l'ambassadeur anglais à Paris fût là, les négociations avaient été presque exclusivement conduites par les représentants du Canada. Le représentant de Toronto-nord, j'en ai parfaite souvenance, prenant alors la parole, affirma qu'ils faisaient erreur, qu'ils n'avaient pas droit de réclamer pareil honneur; que sir Charles Tupper, dix années auparavant, avait ainsi négocié le traité franco-canadien.

Et cependant, voilà qu'on taxe le premier ministre de manque de loyalisme, parce qu'il revendique pour le Canada un droit exercé dix ans auparavant. Puis l'honorable député (M. Foster) a reproché au premier ministre d'avoir affirmé que, parfois, la diplomatie anglaise avait échoué. Je regrette d'avoir à m'occuper de nouveau du député de Jacques-Cartier. Mais, au cours de cette remarquable harangue, si soigneusement méditée, si bien élaborée, qu'il a prononcée l'autre jour, l'honorable député nous a donné l'historique de la diplomatie anglaise, à dater de 1882 jusqu'aujourd'hui. Il a prétendu que le Canada avait été sacrifié chaque fois que les diplomates anglais avaient pris sa cause en mains.

M. MONK: J'ai été en parfait accord avec le premier ministre jusqu'à l'an dernier. C'est lui qui m'a quitté; je ne l'ai pas abandonné.

M. MACDONALD: Mon collègue (M. Monk) se fait trop de mauvais sang à son propre sujet.

M. MONK: Mon collègue se tourmente trop à mon sujet.

Sir FREDERICK BORDEN: Il vous tracasse; il ne se tourmente pas à votre sujet.

M. MACDONALD: Mon collègue (M. Monk) se fait ilusion. Je ne pourrais pas sans doute faire au député de Toronto-nord l'honneur de l'appeler le chef du député de Jacques-Cartier; mais enfin, jeudi soir, l'honorable député (M. Foster) a accusé le premier ministre presque d'un manque de loyalisme parce qu'il avait affirmé que la diplomatie anglaise avait laissé à désirer. Et quand j'ai rappelé à la Chambre que le député de Jacques-Cartier avait fait l'examen de tous les traités, de 1882 jusqu'à date, pour prouver que la diplomatie britannique avait échoué, en ce qui concerne le Canada, c'est bien avec son collègue et pas avec moi qu'il doit régler ses comptes. Voici comment le député de Jacques-Cartier termine ses observations à cet égard:

Je me contente de signaler ces faits, sans entrer dans les détails. On pourrait citer nombre de faits tendant à prouver qu'il ignore le premier mot de la question, celui qui affirme que nous avons une dette de reconnaissance à acquitter envers la mère patrie au sujet de ces traités qui ont abouti au morcellement de notre territoire.

L'honorabe député (M. Monk) fait un signe d'assentiment et il s'accorde sans doute à penser avec moi que l'honorable député

de Toronto-nord, au cours de sa harangue de jeudi soir, ignorait le premier mot de la question. Si je signale cet incident, c'est que le député de Toronto-nord, pendant qu'il énumérait les motifs qui doivent porter la Chambre, à son avis, à retirer sa confiance à notre illustre chef, faisait également preuve de malveillance envers son collègue, le député de Jacques-Cartier. Mais, monsieur l'Orateur, l'honorable député (M. Foster) ne s'est pas contenté d'être malveillant, il a dénaturé le sens des paroles du premier ministre. En citant un discours prononcé par le premier ministre en 1888, affirme-t-il, il nous a donné à croire que sir Wilfrid Laurier aurait déclaré que l'heure sonnerait où les liens qui rattachent le Canada à la Grande-Bretagne doivent, ou devenir plus étroits ou se briser complètement. Croit-on qu'un homme politique dont la carrière publique remonte aussi loin que celle du député de Toronto-nord puisse fausser ainsi le sens d'un discours? Pareille faute serait pardonnable chez un novice dans la carrière parlementaire qui ignore les aménités de langage dont doivent faire preuve ceux qui siègent sur les premières banquettes. Le croiriez-vous, monsieur l'Orateur? Le député de Toronto-nord a supprimé les paroles du premier ministre, paroles tendant à mettre en pleine lumière la pensée du premier ministre. Voici les paroles prononcées, en 1888, devant le Parlement, par sir Wilfrid Laurier:

Si, de l'autre côté, vous prétendez que notre situation de colonie amoindrit et limite le développement de nos ressources, que l'Angleterre ne nous permettrait pas de nous élever au delà d'une certaine altitude, je dis que vous calomniez l'Angleterre, et si quelque député de l'autre côté prenait la parole pour affirmer que l'Angleterre verrait d'un œil jaloux nos efforts en vue d'améliorer notre condition, j'affirme que cet homme ne connaît pas l'Angleterre, et qu'il confond l'Angleterre d'aujourd'hui avec l'Angleterre d'il y a cent ans. Mais ce que nous demandons, monsieur l'Orateur, ce n'est pas l'indépendance politique. Nous voulons continuer à demeurer à l'ombre du drapeau britannique; seulement, nous affirmons que nous sommes indépendants et au sens économique et au sens législatif.

Oui, monsieur l'Orateur, le député de Toronto-nord a retranché de la harangue du premier ministre des paroles nécessaires à l'intelligence de sa pensée.

Puis il a repassé le vieil argument, portant que sir Wilfrid Laurier était hostile à l'envoi de contingents en Afrique-sud. Ces messieurs reviennent à leur tactique favorite de 1900. On s'en souvient, aux élections de 1900, les conservateurs prétendirent, dans les provinces de langue anglaise, que le premier ministre avait refusé de faire un seul pas pour venir en aide à la Grande-Bretagne à l'heure critique, tant que les conservateurs ne lui eurent pas forcé la main, et le député de Carleton (M. Carvell) me dit que c'est à cette clameur qu'il doit sa défaite, et je le crois sans peine. Mais, dans la province de Québec, les conservateurs entonnèrent un tout autre refrain. Voici une brochure répandue, en 1900, par les conservateurs, dans la province de Québec, brochure confiée au bureau de poste de la Chambre des communes et expédiée en franchise postale par des députés conservateurs dont quelques-uns siègent encore ici, et voici les arguments qu'ils font valoir dans la province de Québec, contre sir Wilfrid Laurier:

C'est à Londres que sir Wilfrid Laurier fit ses premières déclarations en faveur de l'impérialisme. C'est alors qu'il mit les soldats canadiens au service des Anglais.

Le Canada, avait envoyé en Angleterre l'élite de ses troupes, pour servir de garde d'honneur au premier ministre. Un magnifique détachement de notre gendarmerie à cheval, un bataillon composé de l'élite de notre milice, furent envoyés à Londres et ils soulevèrent l'enthousiasme de l'ancienne métropole. Ebloui par les acclamations dont il était l'objet, sir Wilfrid Laurier commit la fatale erreur de prononcer certaines paroles tendant à nous lier aux destinées militaires de la Grande-Bretagne.

C'est alors que fut scellé le pacte aujourd'hui taché du sang canadien versé à Paarderberg, à Belmont, à Mafeking, à Faber's-Farm et nombre d'autres combats.

Le 18 juin 1897, à un banquet donné à l'institut impérial, à la suite d'une revue militaire devant lord Lansdowne, ministre de la Guerre, sir Wilfrid Laurier, dans un moment d'enthousiasme, mit toute l'armée canadienne à la disposition de l'empire. A titre de digne descendant d'ancêtres français, il choisit l'anniversaire de Waterloo, pour faire cette offre.

J'espère que le député de Jacques-Cartier évitera, à l'avenir, toute observation de ce genre:—

D'après un cablogramme, adressé de Londres au " Globe ", le 18 juin 1897, lord Lansdowne ayant demandé si, les colonies, advenant qu'il surgirait de justes guerres, consentiraient à venir en aide à l'Angleterre, sir Wilfrid, paraît-il, aurait répondu dans les termes suivants:

Lord Lansdowne a dit que l'heure pourrait sonner où l'empire serait menacé. Cette date, anniversaire de la bataille de Waterloo, nous rappelle que toujours l'Angleterre a réussi à sortir victorieuse de ses propres guerres; mais si jamais l'heure du danger sonne pour l'empire, que le clairon retentisse, que les feux de ralliement brillent sur les collines et dans les colonies, et bien que nous ne soyons guère en mesure de lui apporter de puissant secours, nous lui viendrons en aide dans la mesure de nos forces.

Voilà une promesse solennelle qui a été fidèlement remplie.

Je recommande au Parlement, monsieur l'Orateur, ce magnifique discours, prononcé en 1897 en Angleterre, par notre premier ministre. Ce sont les paroles de l'homme qui, d'après le député de Toronto-nord, ré-

clame l'indépendance, de l'homme qui, d'après la même autorité n'est pas loyal, n'est pas fidèle à l'Angleterre. C'est le langage que le parti conservateur a répandu dans toute la province de Québec en 1900, en vue de soulever les races les unes contre les autres et de chercher à monter la population contre le parti libéral et contre son chef illustre.

Tandis que l'honorable député de Toronto-nord accuse le premier ministre de travailler en vue de l'indépendance politique et de lutter contre tout ce qui est anglais avec déloyauté, l'honorable député de Jacques-Cartier entonne une toute autre chanson. Chaque parole de son discours de jeudi soir dernier a été une accusation contre le Gouvernement dans laquelle il disait qu'il livrait le Canada, pieds et poings liés, qu'il le mettait par tous les moyens possibles à la merci de Downing street, en abandonnant tous les principes d'un gouvernement responsable et en nous privant d'une libre consultation pour nos propres affaires. Si l'honorable député de Jacques-Cartier croit réellement ce qu'il a dit alors, il est dans une position malheureuse lorsqu'il siège derrière le personnage qui s'est révolté contre le Gouvernement parce que ce bill naval manquait de tout ce qu'il devrait contenir pour protéger les intérêts de l'Angleterre. Or, qui des deux a raison? Le chef de l'opposition a-t-il raison ou bien est-ce le député de Jacques-Cartier? Si ces messieurs ont leurs idées particulières d'une façon honnête et sincère, il leur est absolument impossible de travailler de concert. L'un d'eux doit être dans l'erreur et il est inutile de parler de la paix, de prêcher la paix, quand il n'y a pas de paix possible: l'honorable député de Jacques-Cartier ne peut pas honnêtement travailler en harmonie avec le chef de l'opposition parce que les sentiments qu'il a exprimés sont absolument et diamétralement opposés à tout ce que le chef de l'opposition a dit qu'il croyait. Mon honorable ami de Jacques-Cartier se défend de tout désir de susciter des ennuis et il tombe d'accord avec quelque chose qui se trouve dans la résolution du chef de l'opposition. Quelle est la partie de cette résolution sur laquelle il est d'accord? Est-il d'accord avec la proposition que nous devrions envoyer $25,000,000 de dollars au gouvernement de la mère patrie?

M. MONK: Si mon honorable ami est aussi intelligent que je le crois, il comprendra certainement que la partie de la résolution qui propose un plébiscite est celle avec laquelle je suis d'accord.

M. MACDONALD: C'est donc la seule partie et nous devons comprendre qu'il n'est pas d'accord avec la proposition de son chef, à savoir que nous devrions envoyer $25,000,000 à la mère patrie?

M. MONK: Je ferai connaître mes vues en temps voulu.

M. MACDONALD: Alors ce grand tribun (M. Monk) qui a expliqué à ses électeurs quelle devait être leur conduite, qui leur a dit quel était leur devoir au sujet de cette question de la marine, n'est pas prêt à leur dire s'il est d'accord, oui ou non, avec son chef sur la question d'envoyer $25,000,000 au gouvernement anglais. Mon honorable ami a présenté cet après-midi une pétition. J'ignore si cette pétition était opposée à l'envoi de $25,000,000 ou à la construction d'une marine canadienne, mais j'espère qu'après avoir eu une conférence avec son ami et allié, M. Bourassa, il pourra nous dire où il en est sur cette question. Quoiqu'il en soit, il ne pense pas comme son chef et je dis qu'il n'avait pas le droit d'invoquer dans cette Chambre le souvenir des héros de 1837. Il n'avait pas non plus le droit d'accuser les députés de la province de Québec qui soutiennent le Gouvernement d'avoir voté contre sa résolution de 1905, relativement à la langue française dans le Nord-Ouest. Il n'avait pas le droit dans une question de cette nature faire appel à un sentiment de ce genre.

M. MONK: Pourquoi n'en avais-je pas le droit?

M. MACDONALD: Parce que mon honorable ami soulevait dans ce pays l'antagonisme des races.

M. MONK: Je défie mon honorable ami de citer un seul cas durant toute cette discussion dans laquelle j'ai fait appel aux préjudices de races ou de toute autre chose de cette nature. Je défie ceux qui l'applaudissent de le prouver. J'ai parlé devant mes électeurs et je n'ai parlé nulle part ailleurs excepté ici.

M. MACDONALD: Mon honorable ami a le droit, comme le possède tout homme libre, de dire ce qu'il pense dans cette Chambre, mais il n'a pas le droit d'évoquer dans son discours les héros de 1837 en vue de donner de la force à son argument que l'autonomie du Canada est mise en danger par le projet qui nous est soumis. En agissant ainsi, il déclare qu'il diffère d'opinion avec ses propres amis. Il se place lui-même dans une situation diamétralement opposée à celle de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) qui a dit que cette question d'autonomie n'était rien autre chose qu'un enfantillage et quand il cherche à introduire dans cette discussion les hommes de 1837 il pousse simplement le cri de race.

M. MONK: Mon honorable ami ne connaît rien de la question.

M. MACDONALD: J'ai ici les mêmes droits que mon honorable ami. Je suis issu d'une race d'hommes, qui dans la petite province de la Nouvelle-Ecosse ont combattu pour obtenir un gouvernement responsable, précisément comme l'ont fait les compatriotes de mon honorable ami dans la province de Québec. Nos pères, dans la Nouvelle-Ecosse ont gagné la bataille et l'ont gagnée un peu plus tôt et sans en faire particulièrement parade, mais nous l'avons gagnée néanmoins et cette victoire nous est aussi chère qu'elle peut l'être à la population de toute autre province du Canada. Mais ce dont je me plains particulièrement de la part de mon honorable ami c'est le langage dont il s'est servi dans cette Chambre le 3 février:

J'ai vu mes honorables collègues de la droite. . .

Il s'adressait aux députés libéraux de la province de Québec.

. . . voter contre le maintien des privilèges que nous réclamions, pour la minorité dans l'érection de deux nouvelles provinces dans l'Ouest. Je les ai vus voter contre le maintien d'un droit que tous les partis reconnaissent, à l'égard de la langue française dans ces provinces. Quand j'ai proposé de faire consacrer par la loi le droit indéniable des Canadiens-français de parler—seulement de parler—leur propre langue dans l'assemblée législative de ces provinces.

Quel rapport peut-il bien y avoir entre l'usage de la langue française et la question d'accorder ou de ne pas accorder une contribution à la marine britannique ou de construire une marine canadienne?

Sir WILFRID LAURIER: Très bien! très bien!

M. MACDONALD: Je dis que mon honorable ami en agissant ainsi cherchait simplement à souffler les flammes de la discorde. La conduite de l'opposition montre simplement qu'elle s'efforce de répéter ses tactiques de 1900 quand nous avons vu un groupe qui s'adressait à la population anglaise du Canada et lui disait que le Gouvernement ne faisait rien pour l'empire mais cherchait à faire déclarer l'indépendance, tandis qu'un autre groupe criait dans la province de Québec que c'était supprimer notre autonomie et tout sacrifier à l'Angleterre. Ce sont là des tactiques qu'il est bon et légitime d'exposer.

Mais comment se comporte le parti libéral dans cette question. Avons-nous dans nos rangs des divisions aussi ridicules? Non, monsieur l'Orateur, le parti libéral est uni sur la politique qui seule peut grandir le Canada et protéger l'empire. Notre seule force, comme nation, repose sur le fait que tout en faisant partie du grand empire, nous aurons la direction de notre défense en temps de paix, tandis que nous pourrons être aux côtés de la mère patrie, si c'est nécessaire, en temps de détresse et de danger.

Quelle devrait être l'ambition de ceux qui voudraient voir l'empire aussi fort et aussi grand qu'il devrait être? Désireraient-ils nous voir tomber dans une situation de colonie de la couronne et nous contenter de payer tribut sous la forme de contribution ou ne devraient-ils pas plutôt désirer que le pays suive la politique énoncée par l'honorable M. Fisher, autrefois premier ministre d'Australie, qui déclarait que les cinq grandes colonies autonomes devaient se préparer de leur mieux à leur propre défense pour aider l'empire en temps de guerre. La position que le parti libéral occupe aujourd'hui est la même que celle qui était exposée il y a quarante-cinq ans par feu George Brown, le chef du parti libéral dans la province d'Ontario:

Les colonies sont maintenant dans un état de transition. Un système colonial différent se développe graduellement et d'année en année il y aura moins de dépendance de notre part et de protection souveraine de la part de la mère patrie et il se formera de plus en plus une alliance volontaire et cordiale. Au lieu de nous considérer comme une simple dépendance coloniale, l'Angleterre aura en nous une nation amie—une population soumise mais puissante pour la soutenir dans l'Amérique du Nord, en paix comme en guerre.

C'était la politique exposée par George Brown dans l'Ontario, en 1865, et elle définit les aspirations de ce grand chef de notre parti qui a dirigé les destinées de notre pays durant les seize années dernières. L'esprit qui anime cette politique est bien précisé par M. Jebb que je citais l'autre soir en réponse à l'honorable député de Toronto-nord:

Je parlerai dans ces pages de l'autre âme—la conscience naissante des plus jeunes nations que le frère anglais "ne comprend pas". Sa notion d'union impériale a été basée sur cette impuissante "loyauté". Il a acquis l'habitude d'une condescendance hautaine comme s'il possédait tout l'empire—les nouvelles nations et tout le reste. Son instinct lui dit que le simple colon devrait payer sa part et être reconnaissant que ses supérieurs anglais gouvernent l'empire comme ils l'entendent. L'âme de l'empire est un système embarrassant pour lui, en partie parce que c'est seulement maintenant que les plus anciennes des nouvelles nations font éclater leur chrysalide coloniale, en partie parce que, en Angleterre, l'idée simple de patriotisme a fait place au cosmopolitisme trompeur. Pourtant il pourrait comprendre s'il essayait de changer de place. Supposons que l'oncle Sam dans un moment de distraction lui fasse une offre généreuse, celle de prendre à sa charge la marine anglaise et de la diriger pour un prix nominal. Le frère anglais, écrasé par les taxes, sauterait-il sur cette idée? Non, son orgueil national qui sommeille se soulèverait révolté. Alors comment peut-il s'attendre à ce que les nou-

velles nations lui payent un loyer pour sa marine? Il se plaint qu'elles ne fassent pas leur partie dans le concert. C'est sa propre faute, parce qu'il ne veut pas qu'elles le fassent d'une façon respectable pour elles. Par exemple il a repoussé énergiquement la proposition de formation d'escadres nationales. Il regarde de travers si elles proposent de faire les choses à la mode anglaise. Il pense que c'est de la "déloyauté".

Rien d'étonnant qu'ils soient découragés. Le frère anglais parle plaisamment d'alliance, mais cherche à imposer sa suprématie. Ils sont ainsi amenés à conclure que l'indépendance nationale signifie couper la remorque. Ingrates et infidèles colonies qui vous imaginez que vous devez proclamer le caractère qui a fait l'Angleterre elle-même.

Nous disons que l'esprit et les traditions qui ont prévalu chez la race anglo-saxonne depuis 2,000 ans devraient se retrouver chez le peuple canadien de la partie septentrionale de ce continent. Ceux d'entre nous qui appartiennent à la race dominante, nous nous rendons compte que nous sommes les héritiers de ces institutions qui ont valu à l'Angleterre sa suprématie, au cours de sa longue histoire et ceux qui appartiennent à la minorité apprécient à un égal degré les libertés et les institutions que nous n'aurions pu obtenir d'aucune autre nation.

Cette politique inaugurée par notre chef est la seule qui puisse profiter au Canada et les deux races de notre population s'entendent pour l'appuyer. Les libéraux de ce pays et beaucoup d'autres reconnaissent dans notre chef un homme dont la légitime ambition est de développer le sentiment d'une nation dans l'empire, agissant de concert avec les autres grandes colonies autonomes pour leur autonomie, pourvoir à leur propre défense et venir promptement en aide à la mère patrie.

Dans la superbe voie où le chef du parti libéral a conduit le pays, ses exploits sont remarquables et font l'admiration de tous les hommes impartiaux qui habitent le Canada, peu importe la race dont ils descendent, ou l'autel devant lequel ils s'inclinent, comme ils feront l'admiration de nos enfants et de tous ceux qui viendront après nous.

Sous son administration, les progrès accomplis dans nos affaires intérieures sont les plus grands que signale l'histoire de ce pays. Avant toutes les autres colonies, le Canada, sous sa sage direction, a renoncé à imposer des droits élevés sur les marchandises de la mère patrie, et par le traitement de faveur que nous avons accordé aux produits anglais nous avons ouvert les voies au parti unioniste de la Grande-Bretagne avec sa politique de réforme fiscale appliquée à l'empire. Pour la première fois dans l'histoire du Canada, sous le régime Laurier, nous avons envoyé à nos frais nos fils combattre pour l'empire dans l'Afrique du sud.

Aujourd'hui, en vue de contribuer à assurer la suprématie de l'Angleterre sur mer, le Canada ayant atteint une solidité financière suffisante, nous entendons alléger le fardeau de la mère patrie, en commençant à construire une flotte qui grandira avec le pays, qui deviendra plus puissante, à mesure que notre richesse et notre population augmenteront et qui sera toujours prête, en temps de paix comme en temps de guerre, à prêter main-forte à l'empire.

Pardessus tout, de même que les Angles, les Saxons, les Jutes et les Normands, dans la suite des temps et grâce à la sagesse des gouvernants, finirent par ne former qu'une seule grande race qui domine le monde depuis mille ans, de même le chef du parti libéral a enseigné aux Canadiens d'origine française, anglaise, irlandaise ou écossaise, d'être dévoués et fidèles au Canada d'abord, en tout et toujours. Le résultat qu'il espère obtenir par l'exécution de ce projet, n'est qu'une partie de la tâche qu'il s'est imposée. Son œuvre n'est pas terminée; il reste encore beaucoup à faire, car il faut que les fondations soient solides pour être dignes de l'édifice.

Il est le plus grand de tous ceux qui ont contribué à fonder cette nation et qui ont présidé aux destinées du Canada. Tous les libéraux et tous les patriotes qui ont lu l'histoire de ce pays font des vœux pour que la province qui l'a donné au Canada pour resserrer les liens qui menaçaient de se rompre et cimenter les divers éléments discordants, le conserve encore longtemps pour que puisse s'accomplir sa prophétie que le 20e siècle sera celui dans lequel le Canada donnera la preuve qu'il est digne de ses traditions, à la hauteur de ses responsabilités et saura s'affirmer comme le soleil d'où les traditions britanniques rayonnent à jamais sur le monde.

M. W. J. ROCHE (Marquette): Monsieur l'Orateur, en me levant pour prendre part à ce débat je n'espère pas y apporter quelque chose d'original ou d'inédit, car je reconnais que la question a été tellement débattue qu'il est difficile de trouver quelque chose de nouveau à dire. Je désire cependant expliquer pourquoi je me propose d'appuyer l'amendement du chef de l'opposition, de préférence au bill déposé par le Gouvernement.

L'honorable député qui m'a précédé est un grand comédien. Il a parlé pour la galerie. Celui qui occupait son siège, dans la législature précédente, l'ancien député de Cap-Breton-nord, avait son rôle assigné d'avance. Chaque fois que le député de Toronto-nord (M. Foster) prononçait un discours ayant quelque retentissement, ce député se levait, de préférence, assez tard dans la nuit, et se livrait à des attaques personnelles, contre son adversaire. Il semblerait que l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) se soit chargé du rôle

que remplissait son prédécesseur. Je dois reconnaître qu'il s'en acquitte à la perfection.

Il a mis cinq longs jours à préparer cette réponse à l'admirable discours du député de Toronto-nord, qu'il accuse d'avoir faussement représenté les faits. Il est vrai qu'il s'y entend comme pas un dans ce genre d'offense, car les deux tiers de son discours ne sont que de fausses représentations des faits, des interprétations erronées, des prémisses boiteuses. Il a mis dans la bouche du chef de l'opposition des paroles que ce dernier n'a jamais prononcées. De propos délibéré ou non, mais pour pouvoir gagner son point, il a donné une fausse interprétation au contre-projet déposé par mon honorable ami (M. Borden), et si l'on sépare le son du froment, dans sa harangue, je crains qu'il ne reste guère de blé n° 1 dur.

Il a aussi parlé de l'esprit de parti que les orateurs de la droite ont introduit dans leurs discours. Quel exemple suivons-nous en cela? Qui a prononcé le premier discours politique sur cette question? C'est son propre chef, l'honorable premier ministre qui aurait dû donner un autre exemple aux plus jeunes membres de cette Chambre, qui aurait dû placer le débat sur un terrain plus élevé et donner par là une excuse aux accusations de l'honorable député de Pictou qui, cela va sans dire, a traité la question en dehors de toute préoccupation politique et d'un point de vue élevé. Il s'est scrupuleusement abstenu des personnalités.

Or, je répète que les attaques contre ses adversaires politiques forment au moins les deux tiers de son discours. Il a signalé le manque d'unité dans les rangs de l'opposition. Que dire de l'entente qui existe parmi les députés ministériels? Si l'on pouvait rapporter ici le langage qu'ils tiennent en dehors de cette Chambre, on serait édifié sur ce point. Je sais ce que je dis; je les ai entendus moi-même se prononcer sur cette question.

M. TALBOT: Nommez-les.

M. ROCHE: Leur nom est légion. A les entendre, ils devaient remettre toute la question en jeu. Oh! s'il leur était seulement permis de dire ouvertement se que leurs électeurs pensent de ce projet.! Il est vrai qu'il existe une certaine cohésion entre les membres de la droite. On parle des qualités adhésives et cohésives de ciment—cela n'est rien auprès des faveurs du pouvoir. On veut un bureau de poste ici, un bureau de douane là, un arsenal quelque part, une salle d'exercice ailleurs. Un portefeuille de ministre peut devenir vacant—et je suppose que l'honorable député de Pictou mérite une récompense pour le discours qu'il a prononcé cet après-midi.

M. ROCHE.

Il s'est amusé à fabriquer des mannequins d'osier, pour se donner le plaisir de les renverser et faire admirer ses prouesses. Il a reproché à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) d'avoir tronqué un discours de sir Wilfrid Laurier prononcé en 1888. Je le mets au défi de signaler une seule inexactitude. Il prétend que mon honorable ami n'a cité que quatre ou cinq lignes de ce discours.

M. MACDONALD: J'ai dit qu'il en avait cité une partie détachée du contexte, qui en aurait fait saisir le véritable sens.

M. ROCHE: La citation dont l'honorable député de Pictou s'est plaint, était tirée d'un discours du premier ministre prononcé dans cette Chambre, en 1892, comme mon honorable ami pourra s'en assurer en consultant les Débats.

M. MACDONALD: L'honorable député de Marquette peut s'assurer lui-même, en relisant le débat, que l'honorable député de Toronto-nord a mentionné ce discours comme ayant été prononcé en 1888. J'ai consulté les Débats de ce jour et je l'ai constaté.

M. ROCHE: L'honorable député de Pictou, s'adressant au député de Jacques-Cartier, lui demande: "Qu'est-ce que la langue française a à faire avec ce projet de loi?" Ne pourrait-il pas placer la question sur un plus large terrain national?

Il a rappelé que l'honorable député de Toronto-nord avait autrefois fait des conférences sur la tempérance. En quoi cela se rapporte-il à la question qui nous occupe? Pourquoi ne cherche-t-il pas à enlever la poutre qu'il a dans l'œil, avant de s'occuper de la paille qu'il croit voir dans celui de son voisin?

Il prétend que le chef de l'opposition voudrait que le Canada payât un tribut à l'Angleterre. L'honorable député est avocat; il connaît la signification du mot tribut. Demandons-nous que le Canada paie un tribut à l'Angleterre, quand nous disons que, volontairement, de notre propre gré et en cas de nécessité, le Canada devrait offrir une contribution directe à la mère patrie, pour fortifier sa marine? Peut-on appeler cela un tribut? L'honorable député ferait bien de repasser son histoire, s'il a oublié le véritable sens du mot tribut.

J'ai entendu discuter cette question par des amis de l'honorable député de Pictou et ils n'étaient pas d'opinion qu'une contribution volontaire constituât un tribut.

L'honorable député est allé jusqu'à dire que le chef de l'opposition avait reçu une lettre de l'ancien chef du parti conservateur, sir Charles Tupper, dans laquelle, ce dernier approuve le projet du Gouvernement et le supplie de l'appuyer. Cette lettre a été écrite—l'honorable député ne

l'ignore pas—avant que le projet du Gouvernement ait été déposé. Si cette lettre avait été écrite après le dépôt du bill et après que sir Charles Tupper en eût pris connaissance, le reproche du député de Pictou aurait quelque justification. Cette lettre de l'ancien chef du parti conservateur fut écrite pour combattre l'idée d'une contribution fixe et annuelle. Aussi, l'honorable député en critiquant cette lettre et l'attitude du chef de l'opposition ne fait aucune différence entre une contribution d'urgence et une contribution annuelle d'un montant déterminé et devant revêtir un caractère de permanence.

Il n'a pas été juste dans son exposé des faits sous ce rapport. L'honorable député dit que l'unité australienne et celle de la Nouvelle-Zélande sont destinées à la protection du littoral de ces colonies, et il ajoute que c'est là ce que nous faisons ici. Comment cela? En fournissant, par exemple, deux cuirassés du type Bristol destinés à l'océan Pacifique pour la protection de notre propre littoral—deux navires que, d'après le principal organe libéral de la province de Québec, l'on construit spécialement pour échapper à la poursuite de l'ennemi. L'honorable député de Pictou a également attribué à l'honorable leader de l'opposition des paroles que ce dernier n'a pas prononcées, quand il a dit que l'honorable chef de la gauche ne veut pas que l'on construise des navires au Canada; que nous n'avons aucun besoin d'une école navale non plus que de navires construits au Canada, etc. Je lui demanderais de me signaler un seul mot de l'honorable chef de l'opposition à l'appui des allégations qu'il se permet.

Une VOIX: Il ne le peut pas.

M. ROCHE: Il ne le peut pas, à moins qu'il ne représente faussement les faits. N'est-il pas amusant d'entendre l'honorable représentant de Pictou se faire l'écho de cette bonne doctrine conservatrice, quand il demande qu'on fournisse de l'ouvrage à nos propres artisans; qu'on maintienne les ateliers du Canada; que l'on conserve notre argent au pays même—un bon discours en faveur de la protection, en vérité, car, dans le passé, ces honorables gentlemen qui se trouvaient alors dans l'opposition, ne faisaient entendre qu'un seul cri, n'exprimaient qu'une seule théorie en réclamant que nous devions acheter sur le marché le plus avantageux? Aujourd'hui le très honorable premier ministre reconnaît lui-même que la construction de cette marine au Canada, si nous devons la bâtir ici même—les membres de la gauche formant un parti ne s'opposeront pas à cette entreprise—nous coûtera 30 p. 100 au moins de plus que si ces navires étaient construits en Angleterre, théorie qui vient en flagrante opposition avec celle prêchée par ces messieurs avant d'arriver au pouvoir.

Je veux maintenant faire allusion à certaines autres idées exprimées par l'honorable représentant de Pictou (M. Macdonald).

Mais je vais procéder d'une façon plus suivie dans les observations que je vais faire, et, au fur et à mesure que je discuterai les différents points, je répondrai à ce que l'honorable député s'est permis d'avancer.

Cette question de la défense nationale revêt une très grande importance; elle s'est imposée à l'attention des hommes publics, non seulement dans les grandes possessions autonomes, mais encore de la mère patrie depuis quelques années, dans une mesure plus ou moins large. Quant au Canada, dans les premiers temps de ce pays, alors que le peuple travaillait au développement de ses ressources, que nos prairies étaient encore incultes, nos revenus très limités, que nous travaillions à établir les bases de notre grandeur future, il existait une certaine excuse, une certaine raison pour le Canada de ne pas s'engager dans des entreprises d'une nature impériale dont le fardeau aurait pesé si lourdement sur le trésor de notre pays, plus lourdement même que ne pouvait le supporter alors le Canada. Mais aujourd'hui que cette période initiale de développement est passée, que le Canada exporte des millions de boisseaux de grains dans d'autres pays, que nos terres vacantes se colonisent, que nous nous vantons de ces prétendus excédents de recettes et de nos revenus considérables, que nos industries reposent sur des bases substantielles, aujourd'hui que nous nous vantons si hautement que le Canada est une nation dans l'empire et spécialement lorsque l'Angleterre se plaint de la crise financière qui a résulté de ses efforts pour maintenir une flotte supérieure, non seulement pour la protection de son propre littoral—mais le respect de nous-mêmes devrait nous encourager à ne pas retarder plus longtemps à venir en aide à la mère patrie, et à lui prêter cette aide sans hésitation et généreusement; nous ne devrions pas hésiter, dis-je, à assumer une proportion équitable de ce que coûte cette protection qui, d'après les meilleures autorités dans ces questions de marine, devra nous servir à assurer à l'empire la fin désirée.

Assurément nos compatriotes sont animés d'un patriotisme suffisant, d'une loyauté assez grande pour les intérêts de l'empire, pour se rallier et venir au secours de la mère patrie à l'heure du péril et pour assumer notre part de responsabilité dans la flotte britannique qui protégerait notre situation comme nation, et sans laquelle nous serions à la merci du premier ennemi venu.

En lisant les opinions exprimées sur ce sujet, j'ai trouvé qu'on suggérait que,

tant que le Canada restera une colonie de la Grande-Bretagne, il aura le droit de recevoir la protection de la marine britannique.

Mais, que dire de cet esprit de pusillanimité d'un peuple qui s'attendrait à recevoir, non, qui demanderait la protection de la mère patrie, tout en refusant en même temps de supporter sa part des frais qu'entraîne cette protection et je me demande sur qui nous pourrions compter si la flotte britannique était annihilée. De quel pays le Canada deviendrait-il le vassal alors? Avec l'Allemagne pour ennemi conquérant, avec l'Allemagne qui ne possède pas de colonies en nombre suffisant pour y établir son excédent de population, pourrions-nous nous attendre à ce qu'une proie aussi riche que le Canada échappât aux griffres de cet ennemi ou à ce que le Canada fût soustrait à ce désir de l'Allemagne pour l'expansion ou la colonisation? Nous, sujets britanniques, envisagerons-nous avec indifférence la possibilité d'être forcés un jour de jurer fidélité à une nation étrangère, et à voir se rompre les liens qui nous unissent à ce qu'on a justement appelé depuis des années le plus grand empire connu?

Je ne veux pas croire qu'il se trouvera parmi nous un grand nombre de personnes qui voudraient répudier cette responsabilité qui nous incombe. Où la dignité nationale existe, des obligations nationales doivent exister également. Si le Canada se trouvait compromis dans des complications internationales sérieuses nécessitant pour nous secours et protection, je suis certain que toute la puissante flotte britannique serait prête à épouser notre cause, à nous défendre, à combattre nos combats si cela est nécessaire; il serait bien égoïste, en vérité, celui qui accepterait ainsi ce secours et cette protection, sans accepter sa part de responsabilité dans les entreprises destinées à mettre l'armée et la flotte britanniques sur le plus haut pied de valeur militaire.

La proposition contenue en ce projet de loi pour la construction d'une marine canadienne indépendante n'est pas destinée à secourir immédiatement l'empire, et c'est, certes, ce qu'elle ne sera pas obligée de faire. Comme la meilleure garantie de la paix consiste à être préparé à la guerre, notre attitude devrait démontrer à toutes les nations du monde que la Grande-Bretagne peut compter sur l'appui unanime de ses colonies. Même envisagé au point de vue économique, le prix de la paix, quelque grand soit-il, serait encore préférable, et de beaucoup, à celui de la guerre, avec ses immenses sacrifices d'existences et ses dépenses considérables; le devoir du Canada alors, c'est de prêter immédiatement son aide effective à tout ce qui tend à assurer parfaitement la supériorité de la flotte britannique, à tel point qu'aucune nation,

M. ROCHE.

ni l'Allemagne ni aucune autre, n'oseraient mettre en doute cette supériorité sur l'océan.

Nos adversaires ont cité des déclarations de chefs libéraux importants de la mère patrie, faites durant l'excitation d'une campagne électorale, dans le but de créer l'opinion que l'urgence n'existe pas ou ne saurait exister probablement avant quelques années. Mais on doit se rappeler que les ministres anglais, dont on a cité l'opinion en cette Chambre, ont tenu le même langage au parlement anglais pour justifier les réductions dans le budget de la marine, mais quelques mois plus tard ils ont dû confesser qu'ils s'étaient trompés; que des renseignements plus récents et plus dignes de foi leur étaient parvenus; qu'ils n'avaient aucune idée des immenses préparatifs qui se poursuivaient en Allemagne ; ils ont admis, en vérité, que ces préparatifs s'exécutaient dans le but de disputer la suprématie de la Grande-Bretagne sur les mers. Qu'on lise les déclarations faites à propos de la non-préparation pour la guerre de la flotte britannique; qu'on lise les déclarations de lord Charles Beresford, qui dit qu'il faudra dépenser des millions de dollars pour la flotte britannique afin de la mettre en état de combattre l'Allemagne; qu'on lise les déclarations des principaux hommes d'Etat de la Grande-Bretagne, conservateurs et libéraux, avant les élections, et l'on constatera que toutes poussent le cri d'alarme; que l'on considère que la presse bien pensante de la mère patrie a reconnu qu'il existe un grave danger; qu'on lise les rapports des principaux hommes d'affaires de la Grande-Bretagne, non pas des politiciens, mais des gens qui ont visité l'Allemagne et qui ont constaté par eux-mêmes les immenses préparatifs qui s'y poursuivaient, qui ont sondé l'opinion publique allemande et qui, à leur retour, ont exprimé la conviction que la crise était imminente. Nous appartient-il à nous qui sommes si éloignés du théatre des préparatifs, de mettre de côté ces expressions d'opinions, comme s'il s'agissait de paroles en l'air?

Devons-nous les ignorer? Ne vaut-il pas mieux, s'il nous faut nous tromper, que nous nous trompions en vue de notre sûreté; ne vaut-il pas mieux pour cette Chambre se préparer à faire face à cette attaque dont on nous menace? Car, on ne peut nier que c'est dans la suprématie indiscutée de la flotte britannique que reposent, non seulement le salut de l'Angleterre, mais encore le salut du Canada et celui de tout l'empire britannique. Ce nuage qui nous annonce peut-être une guerre pourra se dissiper sans qu'il surgisse des complications internationales sérieuses, mais ne croyons pas qu'en accordant la contribution proposée par l'honorable lea-

der de l'opposition, nous aurions gaspillé autant d'argent, car cette contribution représenterait des moyens de défense et de protection permanents, sur lesquels nous pourrons compter pour l'avenir. Mais j'ai confiance que probablement une pareille contribution serait le moyen d'imposer une halte dans les plans de l'ennemi.

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

Reprise de la séance.

2e LECTURE

Du projet de loi (n° 142), déposé par M. A. Haggart (Nipissing), constituant civilement l'union congrégationnelle du Canada,

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL DE LA MARINE.

La Chambre passe à la suite de la discution de la motion de sir Wilfrid Laurier, tendant à la 2e lecture du projet de loi (n° 95) relatif à la marine du Canada, ainsi que sur l'amendement de M. Borden, et le sous-amendement de M. Monk.

M. ROCHE: Monsieur l'Orateur, j'allais, avant la suspension de la séance, faire allusion à l'assertion faite par l'honorable représentant de Pictou (M. Macdonald) quand il a dit que l'Allemagne, jusqu'aux huit dernières années, avait acheté ses navires en Grande-Bretagne, et qu'elle ne s'était pas auparavant livrée à l'industrie de la construction des vaisseaux de guerre. Si les affirmations qu'a faites l'honorable député dans d'autres parties de son discours ne sont pas plus véridiques que celles-là, les honorables membres de cette Chambre connaîtront exactement quelle valeur on peut leur attribuer. Si l'honorable député avait rafraîchi ses souvenirs en lisant l'Annuaire naval de Brassey pour 1908, il y aurait trouvé une liste de plus de cent vaisseaux, armés et non armés, sur la liste de l'effectif de la marine allemande. Dans chaque cas, l'endroit où le vaisseau désigné a été construit, se trouve mentionné. Tous ces navires ont été bâtis dans les chantiers allemands, et quelques-uns d'entre eux datent même de 1876.

C'est en 1869 que l'Allemagne construisit son premier cuirassé, et c'est en 1874 et non en 1902, comme l'a dit le député de Pictou, que fut lancé le dernier navire de guerre construit en Angleterre pour le compte de l'Allemagne. Il y a à peu près huit ans, à vrai dire, que les paquebots construits en Allemagne sillonnent l'Atlantique. Voilà qui met en lumiere l'inexactitude de ce que mon honorable ami de Pictou a dit à ce sujet.

Tout en protestant de ses intentions pacifiques, l'Allemagne s'est toujours appliquée—elle le fait encore—à se préparer à la guerre d'une manière effective, sans bruit, en s'entourant de mystère. C'est ce qu'elle a fait par le passé: à preuve sa manière d'agir à l'égard de la France et de l'Autriche. Tout porte à croire qu'elle en fait autant à l'heure actuelle. Voyez les préparatifs immenses qu'elle fait; quel en peut être l'objet? Peut-on soutenir sérieusement qu'ils ne visent qu'à la défense? Bien que le ministre de la Milice (sir Frederick Borden) ait cité l'autre jour quelques autorités à l'appui de cette prétention, je ne crois pas que ce soit là son propre sentiment à cet égard. Etant allé en Angleterre l'été dernier, y ayant rencontré des membres de l'amirauté et des politiques appartenant aux deux partis, et s'étant mis au fait de l'opinion anglaise, je ne puis croire que son attitude à l'égard du projet le loi lui soit dictée par la sincerité de ses convictions; j'estime plutôt que si, au lieu d'être obligé d'appuyer le projet de loi dans l'intérêt de son parti politique, il pouvait obéir à ses propres convictions, il prendrait une orientation bien différente.

Je le répète, nul ne saurait prétendre sérieusement que ces préparatifs si considérables ne tendent qu'à la seule défense du territoire allemand. Depuis un grand nombre d'années, quelle est la nation qui a manifesté le moindre désir, la moindre intention de se mesurer avec l'Allemagne, de l'attaquer, sachant à quel point il eût été impossible de tenter pareille aventure avec quelque chance de succès? De toutes les nations de l'univers, c'est l'Allemagne qui possède l'armée la plus formidable et la mieux disciplinée; grâce au service obligatoire, elle peut opposer 4 millions d'hommes à l'ennemi; sa population excède de moitié celle de l'Angleterre; et si l'on ajoute à cela tous les préparatifs qu'elle fait, qui est-ce qui osera soutenir sérieusement qu'elle ne songe qu'à sa propre défense?

Pourquoi le contribuable allemand, qui s'est toujours résigné à supporter le lourd fardeau des taxes que fait peser sur lui le maintien d'une formidable armée permanente destinée à protéger le territoire—pourquoi, dis-je, accepte-t-il sans murmurer le fardeau si lourd des taxes nouvelles qu'on lui fait payer sous prétexte qu'il ne s'agit que de protéger le territoire? Tout homme sensé ne peut ignorer l'objet de ces préparatifs formidables. Le peuple allemand l'admet, le peuple anglais l'admet, toutes les nations de l'univers l'admettent, et c'est une absurdité de notre part que de fermer les yeux sur la réalité de la situation.

C'est quand l'Angleterre se mit à construire des vaisseaux du type Dreadnought, il y a de cela quelques années, que l'Allemagne commença à renforcer ainsi sa marine de guerre, se rendant compte que les navires de combat de l'avenir seraient en grande partie de ce même type. Et quand

l'Angleterre commit l'erreur de réduire de plusieurs millions le budget de sa marine de guerre, l'Allemagne profita de l'apathie—que dis-je—de la négligence coupable de certains hommes publics d'Angleterre et s'empressa de construire de nouveaux vaisseaux de guerre. Il suffit de se reporter au langage que tiennent les hommes publics de l'Allemagne, les professeurs de ses universités et autres personnes occupant de hautes positions pour en venir forcément à la conviction que ces préparatifs de guerre visent uniquement la suprématie de la flotte anglaise.

Depuis dix-huit mois, l'Allemagne a considérablement accru ses moyens de construction rapide. Par un travail de nuit et de jour, elle peut construire chaque mois un Dreadnought ou un super-Dreadnought, soit douze en une année; l'Angleterre elle-même ne la surpasse pas à cet égard. Au cours des dix-huit mois derniers, l'Allemagne a construit ou presque terminé dix-sept chantiers maritimes, agrandi ses ports, creusé ses canaux et construit ses navires dans le but évident de s'en servir dans les eaux de la mer du Nord. Et cependant, il en est encore qui nient le danger, qui excipent de leur aveuglement volontaire pour refuser de contribuer au renforcement de la marine anglaise.

L'amirauté anglaise avait l'habitude de répartir la flotte entre les différents points stratégiques de l'univers, afin d'assurer la protection des intérêts britanniques; il lui a fallu, ces années dernières, modifier sensiblement cet état de choses, et la flotte est aujourd'hui en grande partie concentrée dans les eaux anglaises pour protéger les côtes de la Grande-Bretagne.

L'Angleterre fait-elle mine par là de songer à l'attaque ou à la conquête? N'est-ce pas plutôt la meilleure preuve qu'elle reconnaît qu'à la prochaine guerre à laquelle elle devra prendre part, il lui faudra se tenir sur la défensive? Etant donnés les préparatifs de l'Allemagne, cette concentration de la flotte anglaise dans le but de protéger les côtes de la Grande-Bretagne n'est-elle pas significative?

Dans le domaine du commerce et de la politique, l'Allemagne est aujourd'hui la rivale de l'Angleterre; depuis quelques années, elle l'emporte même sur la Grande-Bretagne en matière commerciale. A la faveur de son régime protectionniste, l'Allemagne s'est dotée de grandes industries; par ses lois progressives, elle a, plus que toute autre nation au monde, ajouté à la capacité productrice de ses ouvriers. Ses produits sont admis en franchise en Angleterre, tandis qu'elle frappe de droits élevés les produits anglais. Peut-on s'étonner maintenant que les Allemands fussent si ardemment désireux de voir écraser le parti unioniste aux dernières élections anglaises, ce parti dont la politique de réforme douanière

M. ROCHE.

devait atteindre l'Allemagne dans son commerce, et dont le programme naval tendant au renforcement de la marine devait encore atteindre l'Allemagne dans sa politique navale?

L'Angleterre n'a rien à gagner à se porter à l'attaque—si ce n'est peut-être une indemnité de guerre. Aujourd'hui aussi bien que depuis un demi-siècle, la suprématie anglaise ne menace en aucune façon le développement pacifique de l'empire allemand. Grâce à sa formidable armée permanente, l'Allemagne se trouve à l'abri de l'attaque de toute autre nation. L'empire des mers est absolument indispensable au salut de l'Angleterre; il le lui faut pour prévenir le blocus de ses ports, dont l'effet serait de suspendre l'importation des produits alimentaires dont sa population ne peut se passer. L'Angleterre est le meilleur débouché du Canada; si ce marché venait à nous être fermé—ce qui arriverait infailliblement si une guerre avec l'Allemagne venait à paralyser la flotte anglaise—combien de temps durerait la prospérité qui règne au Canada, quand l'Angleterre ne serait plus là pour protéger nos routes commerciales?

Certains prétendent que nous avons à nous occuper de nos propres affaires, de la construction d'un nouveau chemin de fer transcontinental, de l'amélioration de nos voies navigables, et de la mise en valeur de nos richesses naturelles; ils considèrent que nous nous acquittons par là de toute obligation en matière de défense nationale. Je le demande, quel esprit préside à la mise en valeur de nos richesses naturelles? N'est-ce pas le seul souci de notre intérêt, de la prospérité et du progrès de la population? Si l'Angleterre a incidemment bénéficié du développement du Canada, est-ce une raison pour se croiser les bras et se féliciter d'avoir fait tout notre devoir en matière de défense navale?

En construisant le Pacifique-Canadien qui fit de notre pays une nation puissante en reliant entre elles les diverses provinces, nous avons, il est vrai, établi un nouveau moyen de communication entre la Grande-Bretagne, l'Australasie, la Chine et le Japon; mais qui donc osera dire que c'est le souci de l'intérêt de l'empire qui nous a portés à construire ce chemin de fer? Qui donc soutiendra sérieusement qu'une telle pensée est entrée dans nos calculs? Puisque le Canada dépense des millions pour mettre en valeur ses richesses naturelles, pour attirer les immigrants et rendre le peuple plus heureux, cela même ne nous impose-t-il pas une obligation nouvelle? Car si le pays vaut qu'on le développe, il mérite aussi qu'on le défende.

La question qui se pose est celle-ci: quels sont les meilleurs moyens de défense? L'un des plus grands obstacles à surmonter à cet égard, c'est l'apathie populaire qui

prend sa source dans un sentiment de fausse sécurité. On est depuis si longtemps habitué à considérer la flotte anglaise comme invincible, que l'on ne s'est peut-être pas aperçu des mesures récemment prises par d'autres nations pour accroître leurs armements. Une autre cause de l'apathie populaire réside en ce que beaucoup de gens sont hostiles à ce qu'ils appellent le militarisme. Tant qu'une nation hostile manifestera son intention de vaincre la flotte anglaise qui, à l'heure actuelle, constitue notre unique garantie de paix et de prospérité, rien ne devrait nous empêcher, quoi qu'il en dût coûter, de continuer à recourir au moyen de défense susceptible d'assurer la paix et la prospérité si essentielles à notre existence nationale.

L'union fait la force. Cette devise s'applique aussi justement en matière navale qu'en toute autre, et le meilleur moyen, à mes yeux, d'assurer à jamais la défense de l'empire en général réside en une flotte impériale, imposante et puissante, destinée non seulement à défendre le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, mais à être répartie, en temps de guerre, sur les points les plus exposés.

J'ai signalé le sentiment qui existe en Allemagne à l'égard de l'Angleterre; j'aimerais maintenant appeler l'attention sur certains extraits qui n'ont pas encore été cités à la Chambre—ils sont assez difficiles à trouver—afin de faire voir, quoi qu'en aient dit le premier ministre et d'autres orateurs ministériels, à quel point le sentiment allemand est hostile à l'Angleterre. La revue bien connue qu'est la " North American Review " publie les lignes suivantes dues à la plume de M. Hans Dilbruck, professeur d'histoire à l'université de Berlin:

Il semble qu'une nation doive, à l'instar de l'individu, aimer ou haïr. Si le peuple n'avait d'ennemi sur qui déverser sa haine, il ne s'intéresserait aucunement à la politique étrangère. Ainsi, la nation allemande, qui célébrait autrefois avec joie l'anniversaire de la "belle alliance de Blucher et de Wellington à Waterloo", a maintenant tourné sa haine contre l'Angleterre.

Je regrette que le premier ministre ne soit pas ici, car il a fait allusion à cela.

Bien que les Allemands aient été nos alliés jadis et qu'ils aient combattu avec nous à Waterloo, voici qu'un professeur allemand déclare que sa nation a de la haine contre la race anglaise. Quelle raison aurait-il de nous tromper au sujet des sentiments qui animent son propre pays? Mais il n'est pas le seul que je puisse citer. Un autre professeur allemand—je parle de M. Théodore Mommsen, de l'université de Berlin—écrivant à Sydney Whitman, l'auteur bien connu qui fait autorité lorsqu'il traite des affaires d'Allemagne, disait au sujet de l'attitude des Allemands:

La haine contre vos compatriotes a pris des proportions formidables, et j'ajouterai injustes.

Pourquoi ces professeurs écriraient-ils ces choses, s'ils n'avaient pas d'excellentes raisons de le faire? Le professeur Treitsche, le grand historien allemand, a dit—et je désire signaler son témoignage à quelques-uns des députés libéraux qui, l'an dernier, ont commenté le projet de résolution:

Si notre empire a le courage de suivre délibérément une politique coloniale indépendante, un conflit entre nos intérêts et ceux de l'Angleterre est inévitable.

Un député qui a pris la parole dans cette enceinte, à la dernière session, a déclaré qu'il savait parfaitement bien que l'accroissement de la flotte allemande avait la colonisation pour objet. Mais où et comment l'Allemagne se procurera-t-elle des colonies. Est-ce que ce sera par des moyens pacifiques? Non, s'il faut en croire cet allemand qui déclare qu'un conflit est inévitable si son pays persiste dans cette politique. Cet historien ajoute—je regrette que le premier ministre ne soit pas ici pour entendre ces paroles, eu égard à l'attitude qu'il a prise lors des conférences de 1902 et 1907, car c'est cette attitude qui, selon moi, a donné cours aux sentiments qui animent la masse en Allemagne:

Dans les colonies anglaises, on prête peu d'attention à l'antagonisme qui existe entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne. Il n'a jamais été mieux établi que la Grande-Bretagne est isolée et que ses colonies sont devenues des nations distinctes ayant des intérêts à part.

Si le premier ministre était tombé d'accord avec les représentants des autres colonies, à la conférence de 1907, et s'il avait appuyé le projet de résolution de M. Smartt, je crois que nous ne serions pas témoins des sentiments qui prévalent aujourd'hui en Angleterre. Les Allemands ne seraient pas convaincus que l'Angleterre est isolée et que ses colonies ne sont pas prêtes à la défendre.

J'ai aussi fait allusion à ce qui se dit couramment en Angleterre et je désire citer un passage d'un discours de lord Roseberry—non pas d'un discours politique destiné à favoriser le parti unioniste, mais d'un discours prononcé au congrès de la presse de l'empire et au cours duquel il a parlé de la marine anglaise et a presque supplié les colonies de se grouper autour de la mère patrie:

Nous pouvons construire et nous construisons des Dreadnought ou des vaisseaux du modèle le plus ressemblant, quel qu'il soit, tant que nous aurons un shelling à dépenser pour eux ou un homme à mettre à leur bord. Tout cela, nous pouvons le faire et nous le ferons, mais je ne suis pas certain que cela même suffira, et je crois qu'il peut être de votre devoir de rapporter dans nos jeunes

possessions d'outre-mer ces message et ce sentiment—qu'à tous les citoyens de l'empire incombent le devoir et la responsabilité de la défense nationale. Apprenez aux vôtres, s'ils peuvent le croire, avec quelle déplorable rapidité l'Europe retourne à la barbarie et comment on oblige la petite Angleterre à se protéger elle-même et à défendre sa liberté et la vôtre. Rapportez la nouvelle que l'ancienne patrie a des intentions pures, qu'elle n'a pas de défaillances. Pour assurer son propre salut, elle doit compter sur elle-même et, en cas d'insuccès, elle devra compter sur vous.

J'ai découvert un appel dans ces paroles de lord Rosebery qui ne prononçait certainement pas un discours en faveur d'un parti politique. Libéral lui-même, il rappelait au Canada, ainsi qu'aux colonies, l'obligation de se porter au secours de la mère patrie, les suppliant de ne pas la laisser porter tout le fardeau des impôts destinés à la défense nationale.

Je voudrais rapporter une autre opinion, celle d'un libéral, M. McKenna, premier lord de l'amirauté et membre du ministère Asquith:

Nous ne pouvons pas vous imposer nos doctrines stratégiques; si nous tentions de le faire, nous ne réussirions pas. Si une possession s'adressait à l'amirauté en Angleterre et lui demandait son avis sur le meilleur moyen de prendre part à la défense commune, nous serions prêts à répondre, mais nous ne compterions pas que vous acceptiez nécessairement notre réponse. Vous aurez vos propres desseins concernant le développement de vos forces défensives sur votre territoire. Ce n'est qu'en cherchant la solution des problèmes qui vous concernent que vous acquérez de l'expérience. Les leçons des autres n'auront jamais autant de poids à vos yeux que ce que vous apprendrez de vous-mêmes.

Qu'est-il arrivé ensuite? Les colonies se sont adressées à la mère patrie, elles se sont rendues auprès de l'amirauté anglaise. Elles ont demandé un conseil. L'Australie a suivi ce conseil, ainsi que la Nouvelle-Zélande. Le Canada n'a pas voulu l'écouter. Le premier lord de l'amirauté a déclaré que celle-ci consentait à renseigner les colonies sur le meilleur moyen de participer à la défense nationale, mais qu'elle ne voulait pas imposer au Canada sa manière de voir.

De plus, M. Balfour, adressant la parole à la conférence, sans prononcer un discours politique, a aussi fait observer que la défense des colonies, bien qu'elle soit nécessaire, est en réalité subordonnée à la défense impériale, et ce, au point de vue des colonies elles-mêmes.

La mer du Nord, la Manche, les parages de ces îles, peut-être la Méditerranée, voilà en quels lieux on tentera de disperser ces éléments de la flotte, de sorte que lorsque sonnera l'heure du combat, la mêlée aura lieu. Il est impossible qu'une crise se produise sans que nous puissions opérer cette concentration de nos forces dont dépendent le salut de l'empire et la défense de chacune de ses parties. Les destinées de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, du Canada, du Sud-Africain, des Indes, ne seront pas réglées dans l'océan indien; elles le seront ici.

M. ROCHE.

Qu'est-ce à dire? Cela signifie que le sort du Canada ne sera pas réglé près des côtes de l'Atlantique ou du littoral du Pacifique, mais dans la mer du Nord, dans les eaux anglaises où l'ennemi attaquera la flotte principale. Combien il serait facile d'envoyer les flottes particulières, la flotte du Canada, par exemple, si la flotte principale avait le dessous.

Parlant de M. Balfour, le représentant de Pictou, a déclaré que celui-ci n'a jamais cru au péril allemand. Mon honorable ami n'a pas lu les journaux; autrement, il ne tiendrait pas ce langage. Qu'a fait la presse allemande, si ce n'est de vouer M. Balfour à l'exagération, sous prétexte qu'il semait la terreur, uniquement parce qu'il faisait allusion à l'état de la flotte anglaise et aux préparatifs de l'Allemagne, dans le but avoué d'attaquer l'Angleterre? Ainsi, le député de Pictou se trompait complètement en disant que M. Balfour n'avait jamais admis l'existence du péril allemand.

Je conçois que la création d'une marine canadienne indépendante soit bien accueillie par ceux qui considèrent que l'indépendance est le sort réservé au Canada, mais je nie qu'il y ait parmi nous une forte tendance vers l'indépendance du pays. Au reste, la condition de nation indépendante nous imposerait l'obligation de maintenir des forces navales bien plus considérables encore. Je n'admets pas que le Canada aspire à cette destinée, bien que quelques partisans du premier ministre, du moins parmi la députation d'une certaine province, cultivent en secret ce sentiment parmi leur entourage et s'en servent pour engager les gens à appuyer le projet ministériel. De nos jours, le Canada est aussi autonome qu'il peut l'être, s'il doit continuer à faire partie intégrante de l'empire britannique et je sens que le pays, loin de penser qu'un jour il se séparera de la mère patrie comme le fruit mûr se détache de l'arbre, ainsi que le premier ministre le disait il y a quelques années, je sens, dis-je, que le pays est unanimement d'avis que les possessions d'outre-mer et la Grande-Bretagne se rapprocheront davantage, tant en réalité qu'en apparence, pour vivre sous un même souverain et un seul drapeau et n'avoir qu'une marine unique, chaque partie de l'empire étant représentée dans ses conseils, du moins lorsqu'il s'agira de la défense impériale.

L'histoire de la Confédération canadienne est un exemple frappant des avantages qui découlent de l'union. L'histoire de la Confédération australienne, en est un autre, et le dernier exemple, dans les limites de l'em-

pire britannique, nous est offert par la confédération sud-africaine. Selon moi, nous ne sommes pas loin du jour où les possessions d'outre-mer et la métropole se rapprocheront et s'uniront pour une foule d'objets et dans une grande mesure, chacune ayant voix égale sur tous les sujets importants qui se discuteront dans les conseils de l'empire.

Le premier ministre ne peut que se blâmer lui-même—et il le sait bien—si la population canadienne accueille avec beaucoup de méfiance ce qu'il fait au sujet de notre avenir. Le public n'a pas oublié ses anciennes déclarations concernant l'indépendance du Canada. Il n'a pas oublié son fameux discours de Boston dont on a cité des extraits. J'en citerai un autre, de peur que nous ne l'oubliions. Etant devenu le chef du parti libéral, le premier ministre se rendit à Boston où il tint le langage suivant devant un nombreux auditoire:

A mon avis, la conduite de l'Angleterre et du Canada vis-à-vis des Etats-Unis, durant la guerre, est une honte pour la civilisation de l'Angleterre et du Canada. Le peuple américain était en meusre de régler ses propres affaires; il n'avait nullement besoin d'aide; mais au moment où se livrait cette lutte suprême, question de vie ou de mort pour cette grande nation, alors que ce peuple combattait pour la cause la plus sainte, la plus grande qui eût jamais fait appel au dévouement des hommes, alors qu'il avait lieu de s'attendre à la vive sympathie de ses voisins, il était irritant de voir des vaisseaux du Sud armés en course, construits, armés et équipés en Angleterre, de connivence, avec les autorités britanniques, détruire le commerce américain sur l'océan; il était irritant de voir des rebelles trouver refuge au Canada et là tramer, dans l'impunité et sans provoquer de condamnation, des crimes abominables, au bénéfice de la sécession.

Ces paroles ont été couvertes d'applaudissements. Le premier ministre du Canada, à cette époque le chef d'un grand parti politique, en visite dans un pays étranger et en présence d'un auditoire nombreux, fidèle à ses instincts et cédant à son désir de dire quelque chose qui plairait à ses auditeurs, a voué à l'exécration de ces auditeurs étrangers la vieille Angleterre, la mère patrie, et le Canada, son pays d'origine, qu'il prétend aimer tant aujourd'hui. Il tient ce langage, sans se rappeler qu'à cette lutte de vie ou de mort on admet qu'au moins 40,000 Canadiens ont pris part, s'étant enrôlés dans l'armée américaine pour combattre en faveur de l'Union.

Le premier ministre a-t-il traité ce côté de la question? A-t-il dit ce que le Canada a fait pour eux à l'époque de cette guerre civile? Non il ne l'a pas dit. Etait-ce l'acte d'un premier ministre, était-ce le fait d'un homme d'Etat, d'un homme qui désire voir régner l'amitié, la paix et l'harmonie entre les peuples des deux pays, ou n'était-ce pas plutôt l'acte d'un homme qui semble plus désireux de semer le vent de la querelle et de la discorde, et soulever des préjugés s'ils n'existent pas déjà? Il n'y a pas à s'étonner alors que les journaux américains nous apprennent que cette partie de son discours a été accueillie par de grands applaudissements, bien que je doute beaucoup si les meilleures éléments de cet auditoire ont respecté l'orateur qui parlait ainsi de son propre pays. Je sais que les honorables membres de la droite n'aiment pas qu'on leur rappelle leurs paroles. Ils nous accusent d'insulter à la loyauté du premier ministre. Ont-ils un seul mot de condamnation pour ces paroles? Ils ne les ont jamais répudiées ni rétractées. Pourquoi nous blâment-ils de rappeler ces paroles de leur propre chef? Pourquoi ne le condamnent-ils pas eux-mêmes? Le premier ministre a dit l'autre jour: Je ne suis pas un impérialiste. Ces paroles sont entièrement superflues dans la bouche de mon très honorable ami. Qui espèrerait un seul moment que l'honorable membre de cette Chambre qui a prononcé ces paroles:

Je suis sujet de l'empire britannique, mais lorsque j'aurai à choisir entre les intérêts de l'Angleterre et ceux du Canada, il est manifeste pour moi que les intérêts de mon pays s'identifient avec les intérêts....

De qui?

....des Etats-Unis d'Amérique.

Qui oserait jamais dire que celui qui s'est exprimé de cette façon puisse être un impérialiste? Je dis donc que ses déclarations de l'autre jour, en proposant la 2e lecture du bill, étaient entièrement superflues. Il disait encore:

La situation actuelle ne peut pas toujours durer. Même aujourd'hui l'Angleterre et le Canada ont des intérêts complètement différents, et le temps viendra où, par la nature même des choses, la séparation devra avoir lieu.

Si le très honorable premier ministre avait déclaré qu'il était un séparatiste, cela eût été plus conforme à ses déclarations antérieures sur ce sujet. Mais il était superflu de dire: Je ne suis pas un impérialiste. Il disait encore:

C'est une grande erreur, une erreur fondamentale, de faire de l'allégeance, de l'allégeance britannique....

Avec une intonation sur le mot "britannique".

...la base du commerce.

Cependant, nous voyons les partisans de l'honorable premier ministre nous dire devant cette Chambre: Nous avons donné une préférence à la mère patrie et aujourd'hui nous jouissons des avantages de la préférence sur ses marchés, mais malgré cela, nous ne devons pas faire l'allégeance

la base du commerce, surtout l'allégeance britannique. Le premier ministre disait encore:

J'ai maintes et maintes fois répété que le but de mes aspirations était l'indépendance du Canada, que je voudrais voir le Canada devenir nation indépendante dans le cours des temps.

Personne dans ce pays ou ailleurs n'aurait besoin de dire que ces paroles ne sont pas celles d'un impérialiste. L'honorable député de Pictou (M. Macdonald) a critiqué l'honorable député de Jacques-Cartier, aujourd'hui, pour ce qu'il a dit de la diplomatie anglaise, mais il n'a pas eu un seul mot de blâme pour son chef qui a exprimé des sentiments semblables et même plus prononcés. Je ne veux pas défendre ici l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Je dirai franchement que sur ce sujet je ne m'accorde pas avec lui. L'honorable député de Pictou et les autres membres de la droite seront-ils aussi francs que moi, et diront-ils qu'ils condamnent les déclarations du premier ministre? Ce que l'honorable premier ministre a dit est consigné dans le hansard du 7 avril 1892. Parlant au sujet du droit de faire les traités et répondant à l'honorable député actuel de Toronto-nord (M. Foster) il a dit:

L'honorable député nous a dit, avec précaution cependant, que si nous appliquions le pouvoir réclamé présentement, nous n'aurions plus besoin des services de la diplomatie anglaise.

Voici sa réponse:

Y a-t-il un Canadien qui ne verrait pas se lever avec joie le jour où nous serions privés des services de la diplomatie anglaise? Qu'a fait cette diplomatie pour nous, monsieur l'Orateur? La diplomatie anglaise, en ce qui concerne le Canada, a été une suite de faillites, de soumissions et de sacrifices.

Et l'honorable député de Pictou approuve la conduite de son chef, tandis qu'il condamne les honorables membres de la gauche pour des déclarations qui sont beaucoup moins fortes.

On dira peut-être que ce dicours de Boston a été prononcé à la veille d'une élection dans le Canada. C'est vrai. Mais il a été répété après l'élection, après la défaite du parti libéral, lorsque le premier ministre actuel avait eu tout le temps voulu pour peser ses paroles et leurs effets sur lui-même, sur son parti et sur son pays. Cela ne l'a pas empêché de répéter les mêmes déclarations devant cette Chambre et de s'en glorifier, et jusqu'à présent elles n'ont jamais été répudiées ou rétractées.

L'honorable député de Pictou a commencé son discours, l'autre soir, en accusant un ancien chef du parti conservateur d'être un annexionniste. Il n'a pas eu le courage de dire le nom de celui qu'il visait. S'il avait donné ce nom, nous aurions vu alors que celui dont il voulait parler avait, lorsqu'il était jeune homme et longtemps avant son entrée dans la vie publique, signé un manifeste annexionniste à une époque où les relations entre le Canada et Downing Street étaient très tendues et lorsqu'il y avait beaucoup d'irritation dans notre pays. Si l'honorable député de Pictou avait voulu être juste, il nous aurait dit que dans une autre chambre de ce Parlement, cette même personne, devenue un chef dans la politique, avait franchement confessé son erreur et déclaré que lui et d'autres avaient agi comme une "bande d'enfants d'écoles en révolte", mais qu'il croyait que sa carrière depuis avait plus que réparé cette indiscrétion de sa jeunesse.

Monsieur l'Orateur, le pays peut honorer un homme qui sait reconnaître sa faute, mais le premier ministre n'a jamais rétracté ses paroles, et nous avons le droit de lui dire qu'il ne peut pas les rétracter parce qu'elles expriment ses sentiments actuels. L'honorable député de Toronto-nord lui a, l'autre soir, posé cette question: Conservez-vous encore les mêmes sentiments? Et par son silence, le premier ministre a admis qu'il les conservait encore. Pourquoi sommes-nous accusés et attaqués par les honorables membres de la droite, lorsque nous rappelons à l'attention de la Chambre du pays des déclarations que le premier ministre a faites publiquement et qu'il n'a jamais rétractées? Que nos honorables amis de la droite règlent leurs querelles avec leur chef, et non pas avec les membres du parti conservateur. Pourquoi le premier ministre n'a-t-il pas assisté lui-même, l'année dernière, à la conférence en Angleterre à laquelle sont allés ses collègues, le ministre de la Marine et le ministre de la Milice? Etait-ce parce qu'il avait déclaré à la conférence de 1907 qu'il s'opposait entièrement à toute contribution de la part du Canada, sous quelque forme que ce soit, pour la défense de l'empire? Etait-ce parce qu'il avait combattu la résolution présentée par cette conférence par le délégué de la colonie du Cap, le docteur Smartt? L'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a parlé déjà de cette résolution, mais j'y reviendrai afin de montrer à la Chambre qu'elle ne contenait rien que le premier ministre pouvait refuser, et plus spécialement en vue de ce qu'il propose aujourd'hui par ce bill pour la création d'une marine canadienne indépendante. Voici la résolution proposée par le docteur Smart:

Que cette conférence reconnaissant l'immense importance des services rendus par la marine dans la défense de l'empire et la protection de son commerce, et l'importance suprême de continuer à maintenir la marine dans son plus haut degré de valeur, consi-

dère qu'il est du devoir des possessions d'outre-mer d'accorder telles contributions que pourront fixer les législatures locales....

Pas d'empiètement sur l'autonomie.

....la contribution pouvant prendre la forme d'une subvention en argent, la création d'une marine locale pour la défense du pays, ou tels autres services qui pourront être déterminés après consultation avec l'amirauté, ou qui s'adapteront mieux aux différentes circonstances.

Qu'y avait-il dans cette résolution que le premier ministre du Canada, le représentant du Canada à cette conférence, pouvait ne pas approuver? Empiète-t-elle sur l'autonomie du pays? Porte-t-elle atteinte à cette "autonomie sacrée" dont il se constitue le seul gardien? La résolution dit clairement: défense navale locale et tels autres services. Mais le premier ministre a combattu cette résolution et c'est pour cela, je le crois sincèrement, que l'Allemagne a continué ses armements dans la croyance que les colonies n'appuyaient pas la mère patrie et que l'Angleterre resterait isolée. Le docteur Smartt, après avoir parlé quelque temps, exprima son grand désappointement que le représentant du Canada, la première colonie de l'empire, se fût si fortement opposé à sa proposition. Il plaida et argumenta qu'il était temps de faire quelque chose. Il dit:

J'avais pensé que les termes de cette résolution auraient reçu votre approbation parce que, tout en ayant en vue la défense de l'empire, cette défense peut prendre la forme d'une subvention en argent ou la création d'une marine pour la défense locale ou pour d'autres services.

La réponse n'en fut pas une. Sir Wilfrid Laurier dit:

J'ai dit tout ce que j'avais à dire sur le sujet.

Telle a été la courte réponse. "Eh bien, a dit le docteur Smartt, je considère très malheureux que nous ne fassions pas quelque chose. Nous avons fait tant de protestations de dévouement—et nous pouvons voir à qui s'adressaient ces paroles, "que je désire beaucoup que nous fassions quelque chose d'un caractère pratique."

Etait-ce parce qu'il s'était déjà prononcé à la conférence précédente que le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) refusa de se rendre à celle de l'année dernière? Vu l'attitude qu'il avait prise alors et celle qu'il prend ici aujourd'hui, est-il surprenant que le peuple voit avec suspicion et défiance la présentation du bill en discussion. Il craint que son but, ainsi que le déclarent quelques-uns de ses partisans, soit un autre pas vers l'indépendance du Canada.

Etant données ces déclarations du premier ministre, la défiance manifestée par le public est bien pardonnable.

On nous a reproché de n'être pas tous d'accord sur cette question de ce côté-ci de la Chambre. Quelques collègues de la droite ont annoncé qu'ils allaient tous se tenir comme un seul homme, faute sans doute de pouvoir rester debout isolément. Les divergences d'opinion sont aussi accusées de ce côté-là de la Chambre que du nôtre; plus exactement, il se manifeste tout autant d'opposition à la construction d'une marine canadienne au sein de la droite qu'il s'en manifeste au sein de l'opposition. Mais, bien entendu, tous les députés ministériels vont appuyer le projet de loi. Ils n'y manqueront pas, soyez-en sûr. Ils n'auraient pas le courage de faire autrement.

M. TOLMIE: Et pourquoi pas?

M. ROCHE: Pourquoi? Parce que vous avez sous les yeux des exemples comme celui de M. Bourassa, qui naguère faisait l'orgueil de l'aile canadienne française du parti libéral de la province de Québec, en qui se plaisait à voir un grand leader futur; mais pour avoir affirmé son indépendance, et avoir adressé à son propre parti des semonces bien méritées, il fut ostracisé politiquement. Il y avait aussi M. Lavergne, l'indépendant jeune député de Montmagny, qui avant de prendre son siège à la Chambre, trouva sur son pupitre un document qu'on le priait de signer par le moyen duquel il se serait engagé d'avance à appuyer les mesures ministérielles sans même en connaître la teneur; et pour n'avoir pas voulu sacrifier son indépendance, il fut chassé des rangs de la droite.

M. ROY (Dorchester): L'honorable député (M. Roche) me permettra-t-il de lui poser une question? Ignore-t-il donc que M. Lavergne a décidé de ne pas se présenter à l'élection fédérale, et s'est fait élire député à la législature provinciale?

M. ROCHE: Je n'ai pas dit que cela s'était passé à la dernière élection. Ces faits, nous les tenons de M. Lavergne lui-même. Ce sont les expressions dont il s'est servi en cette Chambre en présence de ses collègues, et aucun d'eux ne l'a démenti dans le temps.

M. ROY: C'est avant qu'il ait quitté l'arène politique fédérale?

M. ROCHE: En effet, et de quel traitement est-il l'objet de la part de ses amis? Lui tendent-ils cordialement la main; ne lui fait-on pas plutôt grise mine, à cet ancien allié politique? Au reste, il n'est pas le seul. M. Richardson, de Winnipeg, avait été élu député à la Chambre fédérale en 1896, et il se sépara du Gouvernement, jugeant que celui-ci ne remplissait pas ses engagements envers le peuple; lui aussi il a été relégué dans les ténèbres extérieures; les siens ne le reconnaissent plus.

Puis, il y avait le regretté M. Tarte qui, pour avoir exprimé ses opinions personnel-

les, pour être resté fidèle à ses principes, pour avoir prêché ouvertement ce que d'autres membres du cabinet mettaient en pratique, fut évincé. D'autres encore, pour avoir osé affirmer leur indépendance, ont été l'objet du même traitement, ont été, comme le serpent, suspendu dans le désert pour servir d'avertissement à ceux qui seraient tentés de suivre leur exemple et de combattre l'adoption du présent projet de loi. Ils n'ignorent pas quel serait leur châtiment. Aussi bien, c'est le picotin qui fournit le plus fort des ciments au parti politique. Il ne sied guère à ses honorables députés de gourmander les membres de l'opposition de ce qu'ils sont assez virils pour exprimer ouvertement et sans ambages leurs opinions; car notre chef ne cherche à baillonner personne dans son parti, où l'on tolère les divergences d'opinion sur une grande question d'intérêt public comme celle-ci. Mais cette concordance de vue dont se targuent les membres de la droite, existe-t-elle réellement? Je ne le pense pas. Nous avons tous lu le texte de l'entrevue donnée par le sénateur Domville, libéral, qui a condamné en termes explicites le projet ministériel de création d'une marine canadienne. On pourrait faire observer sans doute qu'il est hors de l'atteinte du premier ministre. Il arrive parfois que, sorti de cette enceinte, un député ministériel affirme son indépendance. Puis nous avons pris connaissance des déclarations de l'honorable représentant de Westmoreland (M. Emmerson), qui, si on a exactement rapporté ses paroles, ce que je pense, ne saurait être rangé parmi les défenseurs enthousiastes du projet ministériel relatif à la marine. Comment donc, monsieur l'Orateur, qu'on lise les discours prononcés en cette Chambre lors de la dernière session sur le projet de résolution de l'honorable député de Toronto-nord; qu'on lise particulièrement les discours des honorables députés du Yukon (M. Congdon), de Queen (I. P.-E.) (M. Warburton), de Dorchester (M. Roy), et de Nicolet (M. Turcotte), et on y cherchera vainement cet accord qui règnerait dans les rangs du parti libéral, à ce que prétendent quelques collègues. Certaines de ces déclarations ont été relevées par le représentant de Toronto-nord. Certes, ce n'est pas un discours de chauvin anglais que celui prononcé en cette Chambre par le député du Yukon. Nous de la gauche, avons jugé son discours antibritannique; il s'est déclaré opposé à toute contribution en vue de l'établissement d'une marine canadienne. Ces collègues ne se figuraient guère dans le temps qu'ils seraient appelés à voter une proposition de cette nature. Le député du Yukon s'est déclaré ici même, l'année dernière, opposé à toute contribution. Même si la flotte anglaise était détruite, déclara-t-il, le Canada ne courrait aucun danger d'attaque de l'extérieur. Eh bien, je le réfère au discours prononcé par le premier ministre, son propre leader, qui a déclaré, en proposant la 2e lecture du projet de loi, que notre existence nationale même était liée au maintien de la suprématie de la marine anglaise.

Que nos honorables collègues se consultent et fassent concorder leurs vues, qui sont aujourd'hui tellement divergentes. Et pourtant ils reprochent aux membres de la gauche de différer les uns des autres. Le premier ministre n'a-t-il pas déclaré l'instant d'après que si l'Allemagne développait sa flotte, c'était simplement en vue de fonder des colonies pour l'excédent de sa population. Où va-t-elle fonder ces colonies? D'après l'autorité que j'ai citée, elle devra les établir en territoire anglais, et cette ambition doit inévitablement provoquer un conflit entre l'Allemagne et l'Angleterre. L'honorable représentant de Queen (I. P.-E.), si je ne me trompe, a occupé une situation élevée dans sa propre province, et je regrette qu'il ne se soit pas placé à un point de vue plus large dans l'examen de cette question. Il n'approuve pas le projet de résolution, et il a invoqué comme argument à l'appui de sa prétention ce que nous faisons pour la défense du territoire. Il a soutenu que du moment que nous nous appliquions à mettre en œuvre les ressources du pays, on ne pouvait nous demander de faire davantage pour la défense de l'empire. Et il a ajouté:

> Nous offrons un asile aux immigrants de l'Angleterre, portant ainsi remède à l'encombrement dont souffre ce pays.

Or, les doukhobors, les Galiciens et les Polinais nous arrivent et sont l'objet absolument du même traitement que l'immigrant anglais; nous portons remède à l'encombrement de la population dans ces pays tout autant qu'en Angleterre; il y aurait donc lieu de dire que nous contribuons tout autant à la défense de la Russie, de la Pologne et de l'Autriche, ainsi que de tous les pays qui nous envoient des immigrants. Ces étrangers sont à même de s'installer dans notre pays avec exactement les mêmes avantages que l'Anglais; tous obtiennent gratuitement 160 acres de terre, après avoir rempli les mêmes conditions d'établissement. L'Anglais n'est aucunement privilégié à cet égard. Certes, c'est raisonner d'étrange manière que de prétendre qu'en fournissant aux Anglais l'occasion de s'établir dans notre pays, qu'en portant remède à l'encombrement de la population dans la Grande-Bretagne nous remplissons notre devoir en ce qui regarde la défense du territoire.

L'honorable député de Dorchester (M. Roy) s'est aussi déclaré opposé à la création d'une marine canadienne, ce qui ne

l'empêchera pas de voter pour l'adoption du présent projet de loi. Il s'est prononcé contre la construction immédiate d'une flotte canadienne, surtout, a-t-il ajouté, "si elle doit prendre part aux guerres de l'Angleterre". L'honorable député, j'en suis convaincu, ne manquera pas de déclarer aux habitants de la province de Québec, que cette marine n'est pas destiné à prendre part aux guerres de la Grande-Bretagne, et à l'appui de sa prétention il citera cette parole du premier ministre, que la flotte ne sera mobilisée que du consentement du Parlement canadien, y compris l'honorable député de Jacques-Cartier.

Il se fondera là-dessus pour dire que la marine ne prendra point part aux guerres de la Grande-Bretagne, tandis que les députés ministériels de l'Ontario citeront cet autre discours du premier ministre, lors de la proposition de la 2e lecture, dans lequel il déclare que lorsque l'Angleterre est en guerre, nous le sommes aussi.

M. ROY (Dorchester): L'honorable député prétend-il que j'étais, l'année dernière, opposé à la création d'une marine canadienne?

M. ROCHE: J'ai dit le député de Dorchester; je conjecture que c'est l'honorable député qui vient de prendre la parole. J'ai lu son discours avec soin et s'il se reporte au texte, il constatera, je pense, qu'il s'est déclaré hostile à la construction immédiate d'une flotte canadienne, et surtout, a-t-il dit, " si elle doit prendre part aux guerres de l'Angleterre."

M. ROY: L'honorable député ne me paraît pas avoir lu mon discours avec soin.

M. ROCHE: L'honorable député de Nicolet (M. Turcotte) a de son côté critiqué ceux qui demandent une contribution pour la marine anglaise ou qui voudraient que nous prissions une part quelconque à la défense de l'empire. Cet honorable député, combattant le projet de résolution du député de Toronto-nord, s'exprime ainsi:

Au lieu d'appliquer des millions à la construction de navires de guerre, et de fortifier notre littoral....

Dans quel but?

....dans le but de flatter les tendances impérialistes de ceux qu'égare un faux patriotisme, on devrait voter les fonds nécessaires au creusement du canal de la baie Georgienne.

Voilà un autre honorable député qui juge qu'en mettant en œuvre les ressources du Canada, nous nous acquittons pleinement de nos obligations envers l'empire. Cet honorable député comme les autres, va rentrer dans le rang et voter pour ce projet de loi tendant à la création d'une marine canadienne et destinée, à ce que pensent quelques-uns, à participer aux guerres de l'Angleterre, mais qui d'après d'autres honorables membres et d'après le premier ministre, ne pourra prendre part à ces guerres qu'avec l'autorisation du Parlement. Et ce sont ces honorables collègues qui injurient les membres de la gauche, leur reprochent leurs divergences d'opinion, et oublieux de leurs déclarations contradictoires de l'an dernier, se font gloire de leur asservissement. Ces honorables députés soutiennent qu'absorbés comme nous le sommes par nos affaires domestiques et l'établissement de travaux publics, nous devrions être exemptés de toute contribution à la défense de l'empire. Ils me rappellent un entrefilet que j'ai relevé dans un journal libéral.

Je voudrais appeler là-dessus l'attention de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) qui a l'autre jour qualifié de "Petits Canadiens" les membres de la gauche. Voici ce que dit le journal:

Tandis que la Grande-Bretagne construit des Dreadnought, le Canada fournit le nerf de la guerre, les vivres pour les hommes dont la vigueur, le courage et l'endurance donnent la vie à ces forteresses flottantes. Tandis que d'autres livrent les batailles, que le Canada fournisse les vivres.

Voilà le petit Canadien sur lesquels je veux appeler l'attention de l'honorable député de Red-Deer. Etant l'un de ces Petits Canadiens il consentira volontiers à rester chez lui et à laisser les fils de la Grande-Bretagne, tant de la métropole que des colonies, livrer bataille aux autres nations de l'univers pour défendre l'empire, tandis que les Canadiens resteront chez eux, récolteront du blé et le vendront aux prix ayant cours durant la guerre. C'est là son idée de la situation d'un Canadien.

J'aimerais à demander si le programme actuel est de nature à augmenter de beaucoup la puissance de combat de la marine britannique. S'il ne l'est pas, il est absolument inutile comme puissance de combat dans l'intérêt de la défense de l'empire. Tant que la flotte britannique restera maîtresse des mers, tant qu'elle conservera la force de deux puissances navales, tant qu'elle sera d'une capacité écrasante comparativement à ses ennemis, comme elle l'a été par le passé, le Canada sera à l'abri de toute attaque, parce que le respect qu'inspire l'Union Jack lorsqu'il flotte sur les vaisseaux de guerre de la marine britannique protégera le Canada qui n'aura pas besoin d'autre défense. J'ignore si cela a été décidé ou non, mais jusqu'à présent nous n'avons pas encore appris quel pavillon flottera sur notre marine canadienne. Nous ignorons si ce sera l'Union Jack ou le pavillon canadien. On a gardé cela dans l'ombre et c'est probablement pour une bonne raison. Tant que la marine britannique restera maîtresse des mers, cela sera une protection suffisante pour le Canada, et il en a toujours été ainsi jusqu'à présent,

mais si cette marine essuyait une défaite, je le demande, où trouverions-nous quelqu'un pour nous protéger? Notre devoir actuel est de renforcer la marine britannique, pour notre propre défense, et à mon avis, ce serait une faute impardonnable de notre part que de négliger de le faire. Le très honorable premier ministre a virtuellement admis qu'il ne peut donner une estimation exacte du temps qu'il faudra pour organiser cette marine militaire. En proposant la 2e lecture du bill il a tenté de le deviner lorsqu'il a dit qu'il croyait qu'avant un an des bassins seraient construits et qu'avant cinq ans les navires seraient prêts.

Mais si l'estimation du très honorable premier ministre à ce sujet n'est pas plus exacte que son estimation relative au temps où le chemin de fer national transcontinental sera construit, et surtout relativement au coût de cette entreprise, je crois que nous pouvons facilement en arriver à la conclusion qu'en ce qui concerne le coût, surtout, son estimation sera de beaucoup au-dessous de la réalité. Nous n'avons pas de bassins, pas de navires, pas de matelots, pas d'officiers, pas d'école d'instruction navale, pas d'équipements, et il faut des années pour se procurer tout cela. Et si, dans l'intervalle, un cas d'urgence se présentait, que ferait le Canada?

L'honorable ministre de la Milice et de la Défense (sir Frederick Borden) et l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) ont déclaré à la conférence impériale que la considération suprême était la liberté constitutionnelle de l'Etat, et qu'à cette considération il fallait subordenner toutes les questions de stratégie, quelle que soit leur importance. Je le demande, que deviendrait notre liberté d'Etat si vantée si la flotte britannique était balayée hors de la surface de l'océan, ce qui est dans l'ordre des choses possibles. Où prendrions-nous alors notre liberté? Le ministre de la Milice et de la Défense pourrait se rendre sur la rive de l'Atlantique, et son collègue le ministre de la Marine et des Pêcheries sur les côtes du Pacifique, munis des plus forts mégaphones et crier à l'ennemi, éloigné à plusieurs milles au large: "Autonomie, autonomie", jusqu'à extinction de chaleur vitale, mais cela ne nous donnerait pas même autant de protection que la petite marine qu'il s'agit de construire en vertu du bill actuel. Si l'on veut que la marine canadienne soit de quelque secours à la marine britannique, pourquoi ne comprend-elle pas un navire de guerre de première classe, un Dreadnought, comme l'Australie va en fournir un, nonobstant ce qu'a dit l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) à propos de la classe de l'"Indomitable", qui est virtuellement un Dreadnought? Pourquoi n'avons-nous pas fourni un Dreadnought à la flotte

comme l'a fait la Nouvelle-Zélande? Les nations de l'univers ont réellement entrepris de reconstruire leurs flottes afin qu'elles aient des navires du type "Dreadnought". Une flotte moderne qui est sans Dreadnought est virtuellement inutile comme flotte de combat. Tout vaisseau de guerre moderne du type Dreadonught enverrait notre flotte au fond de la mer sans même venir à portée des canons de notre flotte. A mon avis, la question est celle-ci: le Canada désire-t-il être partie intégrante de l'empire britannique, et dans ce cas, consent-il à assumer sa part de responsabilité pour la défense nationale? Je crois que nous négligeons nos devoirs et que nous devons en rougir. J'ai parlé du genre de navires requis, et je vais citer un extrait déjà cité d'un homme qui a été jadis premier lord de l'amirauté. Lord Selbourne, parlant du genre de vaisseaux de guerre requis dit:

> La mer est une, et il faut que la marine britannique soit une aussi. S'il fallait, malheureusement, que l'idée prévalût qu'il s'agit d'un problème de défense locale, et que chaque partie de l'empire doit se contenter d'avoir sa répartition de navires pour la protection distincte d'un endroit particulier, le seul résultat possible serait qu'un ennemi ayant renoncé à cette hérésie et réuni l'effort de ces flottes, attaquerait en détail et détruirait ces escadres isolées de la marine britannique, qui, réunies, eussent été invincibles.

Ce n'était pas là l'opinion d'un politicien, mais celle du premier lord de l'amirauté relativement à la concentration de la flotte en temps de guerre au lieu de l'isolement proposé par le bill actuel. Je vais citer aussi M. McKenna, le premier lord actuel de l'amirauté. Parlant dans la Chambre des communes britannique le 16 mars, il disait:

> Un jour viendra où, par un procédé presque automatique, tous les navires d'un type plus ancien que le Dreadnought seront relégués avec les vieilles ferrailles. Le maintien de notre supériorité dépendra alors uniquement de la supériorité de nos Dreadnought. . .

Pas de croiseurs de deuxième classe, construits pour éluder la poursuite de l'ennemi.

> A l'heure qu'il est les Allemands peuvent construire ce type particulier de navires presque aussi rapidement, sinon aussi rapidement que nous-mêmes, vu les progrès rapides qu'ils ont faits depuis dix-huit mois.

Sir Edward Grey, secrétaire des affaires étrangères dans le ministère Asquith, parlant sur le même sujet, dit:

> Lorsque le programme allemand aura été mis à exécution, l'Allemagne aura une flotte de trente-trois Dreadnought. Cette flotte sela la plus puissante que le monde ait jamais vue. Ceci nous impose la nécessité de reconstruire toute notre flotte. Telle est la situation. Si nous devions tomber dans une situation d'infériorité, nous cesserions de compter pour quoi

que ce soit parmi les nations européennes, et nous pourrions nous féliciter si nous avions le bonheur de sauver notre liberté et si nous ne devenions pas les vaisseaux d'une puissance plus forte. C'est là une façon brutale d'exposer la situation, mais c'est la vérité.

Ces paroles ne sont pas d'un chauvin, mais c'est de sir Edward Grey, secrétaire actuel des affaires étrangères, paroles qui ont été répétées en substance par M. Asquith qui a décrit la situation comme suit:

La situation est très grave, et pour nous elle était non seulement imprévue, mais encore inattendue.

Je crois que c'est là une preuve qu'une flotte sans un Dreadnought est virtuellement inutile et n'ajoute rien à la puissance de la marine en cas de guerre. L'honorable ministre des Postes a prononcé l'autre jour un éloquent discours, que nous avons tous admiré sous le rapport de l'éloquence, mais qui contenait bon nombre de fausses allégations. Cet honorable ministre, se gonflant la poitrine, a dit: C'est la troisième fois que le Canada vole au secours de la mère patrie. La première fois, nous lui sommes venus en aide au moyen du tarif de 1897, en donnant la préférence aux marchandises britanniques. La deuxième fois, nous avons envoyé des troupes dans l'Afrique du Sud, et la troisième fois, nous avons présenté ce bill de la marine. Procédons par ordre. D'abord, je défie l'honorable ministre de citer une seule expression dans le tarif de 1897 qui donne la préférence à la Grande-Bretagne. Le tarif contenait une clause de réciprocité. L'honorable ministre n'était pas alors membre du Gouvernement, mais simple membre de cette Chambre, le ministre actuel des Finances (M. Fielding) et ses collègues ont eu bien soin d'expliquer à la Chambre que n'importe quelle nation de l'univers pourrait bénéficier de cette clause de réciprocité. Tous les honorables membres de la gauche ont démontré qu'il serait impossible de donner la préférence à la Grande-Bretagne en vertu de cette disposition de l'acte du tarif. Mais les honorables membres de la droite étaient sûrs de leur affaire, et ce n'est que lorsque la diplomatie britannique, si ridiculisée jadis par le premier ministre, les eut tirés de l'impasse où les avait acculés leur maladroite législation, qu'ils ont pu donner la préférence à l'Angleterre.

L'honorable ministre des Postes se trompait donc en disant qu'en 1897 ils ont accordé la préférence à l'Angleterre. Mais était-ce bien la préférence qui avait été promise au peuple par le très honorable premier ministre? J'ai ici le discours prononcé à London par le premier ministre, discours dans lequel il disait aux électeurs qu'il était, tout autant que sir Charles Tupper, en faveur de la préférence. Il disait que l'une des premières choses qu'il ferait s'il arrivait au pouvoir, ce serait d'envoyer une commission en Angleterre afin d'y négocier un traité de préférence mutuelle. Mais moins de quarante-huit heures après son arrivée en Angleterre, il violait la promesse faite au peuple canadien et conseillait aux Anglais de ne pas nous accorder la préférence et de n'avoir rien à faire avec l'odieux programme protectionniste qui était la plaie du Canada, mais qu'il a retenu cependant comme l'un des principes de sa politique douanière jusqu'au moment actuel.

Je dis qu'il a trahi le peuple du Cnaada; je dis que tout homme qui agirait comme il l'a fait, dans les relations commerciales de la vie ordinaire, serait jugé coupable de fausses déclarations, vu que le très honorable ministre a obtenu l'appui du peuple canadien en s'engageant à lui procurer le commerce de préférence, et qu'une fois arrivé au pouvoir il a absolument répudié cette promesse. Il faut que le ministre des Postes croit le peuple canadien doué d'une mémoire bien courte, lorsqu'il réclame en faveur du Gouvernement actuel le mérite d'avoir envoyé les troupes canadiennes au Sud-Africain. Nous n'avons pas oublié l'"interview" du premier ministre à Chicago, lorsqu'il a déclaré que l'acte de la Milice ne permettait pas au Canada d'envoyer des volontaires en dehors de ses propres limites; que la Constitution ne le permettrait pas, qu'il n'y avait pas de crédit pour cela et qu'il faudrait convoquer le Parlement.

Nous n'oublions ni les interviews ni les articles dans le même sens publiés par le "Globe" de Toronto. Nous ne saurions oublier qu'un collègue du premier ministre a déclaré dans la province de Québec que le gouvernement canadien n'enverrait pas un seul homme, ne donnerait pas un seul sou, pour venir en aide à la mère patrie en Afrique du Sud. Nous n'oublions pas que sir Chs. Tupper, le chef du parti conservateur, dans une dépêche adressée à sir Wilfrid Laurier, lui promet l'appui du parti conservateur, s'il envoie des troupes au Sud-Africain; nous n'oublions point non plus qu'en réponse aux dépêches adressées par le "Star' de Montréal aux maires de toutes les villes et de tous les villages, la réponse universelle fut celle-ci: " Envoyez nos fils à l'armée." On le sait, ce ne fut que lorsque l'opinion publique, à une écrasante majorité, l'y eût forcé que le premier ministre céda et le Canada put alors participer à la campagne avec l'Angleterre. On le sait, le premier ministre se rendit alors dans la province de Québec et dut presque présenter des excuses pour avoir permis aux Canadiens de s'enrôler et de combattre dans les armées britanniques. M. Bourassa, à l'époque où il siégeait ici, à titre de député libéral, fit l'historique de cette guerre, il y a quelques années, et il nous révéla la nature de la campagne de polémique faite dans la province de Québec.

M. Bourassa nous apprit qu'une importante partie de cette province était hostile à l'envoi de soldats au Sud-Africain et il nous dit que les orateurs, afin d'aplanir autant que possible les voies au Gouvernement s'étaient servis de cet argument d'abord, ils prétendirent que la guerre contre les Boërs était inexcusable; en second lieu, que le Canada n'aurait pas dû participer à cette guerre; en troisième lieu—et c'est là l'excuse donnée—sir Wilfrid Laurier n'y avait donné son assentiment, que parce qu'il y avait été forcé par le fanatisme de toute la population de langue anglaise collectivement. Et en présence de ces faits, le ministre des Postes est venu nous dire que c'est de l'abondance du cœur que le Canada a volontairement envoyé ses troupes combattre pour la mère patrie dans le Sud-Africain. Cela me rappelle la parole empreinte d'égoïsme prononcée un jour par le premier ministre, lorsqu'il nous apprit qu'un soir, en s'endormant, le Canada n'était qu'un point presque imperceptible sur la carte, et qu'à son réveil, le lendemain, le Canada était devenu une nation, et "c'est grâce à moi." N'est-ce pas là la modestie personnifiée?

Monsieur l'Orateur, je n'ai ni préparé ni fait écrire au dactylographe la péroraison de mon discours, comme celle à laquelle nous avons prêté l'oreille, cet après-midi. Je me contente de dire tout simplement, sans frais d'éloquence, les raisons qui me portent à voter le rejet de ce bill; d'abord, parce qu'il crée une marine canadienne indépendante, qui n'aura aucun contact avec la flotte impériale. Ce n'est pas une unité de la flotte impériale comme celle créée par l'Australie. Et à cet égard, disons ici que j'ai été stupéfait d'entendre le premier ministre affirmer, bien à tort, que l'Australie, au lieu de verser dans le trésor impérial, comme elle le faisait auparavant, un million de dollars, affectés à l'entretien de la marine britannique, avait réformé son système et s'était rangé à l'avis du Canada et qu'à l'avenir elle tiendrait l'attitude adoptée par ce dernier. Il n'en est absolument rien. L'Australie, il est vrai, à l'instar des autres colonies, versait au trésor britannique une certaine somme affectée à l'entretien de la marine impériale, et en 1907 elle avait majoré le chiffre de sa subvention; mais, au cours de la dernière conférence impériale, l'Australie acquiesça à l'avis de l'amirauté et aujourd'hui elle construit, en conformité de cet avis, une unité australienne de la flotte britannique, ce que le Canada ne fait point. Et pourquoi la Grande-Bretagne prête-t-elle son concours financier à la marine australienne? C'est qu'en retour elle doit obtenir quelque chose qui lui servira en temps de guerre. Et si le Canada eût acquiescé à l'avis de l'amirauté et eût adopté l'attitude prise par l'Australie, le gouvernement britannique aurait aussi versé au trésor canadien pour la marine canadienne un million de dollars, tout comme il le fait pour la marine australienne qui rendra quelque service à la Grande-Bretagne en temps de guerre.

Le premier ministre nous a dit que le système qu'il a présenté n'a pas le mérite de la nouveauté, mais qu'il est devant le pays depuis huit ans. Il appuie cette assertion sur ce que le docteur Smartt, de la colonie du Cap, a appelé une déclaration platonique formulée par le premier ministre en 1902, quand il déclara que le Canada examinerait volontiers un plan quelconque de défense navale, à l'avenir. Et qu'on le remarque bien, cette déclaration platonique a été formulée en 1902, à une époque où les autres colonies versaient 50,000 livres, 100,000 livres, 200,000 livres pour l'entretien de la marine britannique, alors que le Canada restait en arrière, comme il l'a toujours fait, depuis l'avènement du présent ministère au pouvoir, en tout ce qui touche à la participation du Canada à la défense de l'empire.

Mais, quand bien même le premier ministre aurait fait pareille déclaration, il y a huit ans, il n'a pas tenté jusqu'ici le moindre effort pour transformer ce projet en mesure législative. Il est ridicule de prétendre que cette attitude remonte à plusieurs années; et quand le premier ministre émet pareille prétention, il prouve qu'il tient en piètre estime l'intelligence des députés.

En outre, monsieur l'Orateur, je repousse ce projet, non seulement parce que cette marine ne constitue pas une unité de la marine impériale, mais parce que son coût sera énorme et qu'en temps de guerre elle sera absolument inutile. La dépense initiale ne sera pas de 11,000,000 de dollars, comme l'affirme le député de Pictou, car, au dire du premier ministre, si cette flotte se construit au Canada, il faudra majorer de 30 p. 100 les frais de construction, ce qui portera les frais de permier établissement à quinze ou seize millions de dollars. Les frais d'entretien atteindront le double des prévisions et, en dernière analyse, cette marine ne rendra aucun service à l'empire. Jamais encore le corps électoral canadien n'a été appelé à se prononcer en pareille matière et je suis asez démocrate pour me persuader qu'il conviendrait de lui donner voix au chapitre? On le sait, par le passé, le premier ministre a prétendu qu'il était démocrate à tous crins, mais depuis cette époque, son attitude s'est singulièrement modifiée à cet égard.

Autrefois, il se moquait des vains colifichets et des titres éclatants qui séduisent les esprits sans noblesse; mais il eût bientôt changé d'idée, lorsque Sa Majesté la feue reine Victoria lui eût imposé un titre de chevalier qu'il ne pouvait refuser—

autre preuve de sa modestie. Je suis assez démocrate pour désirer qu'avant que le Gouvernement établisse sur des bases permanentes cette marine qui ne sera certainement d'aucune utilité à la mère patrie d'ici à cinq ans ou même dix ans, le peuple canadien soit mis en lieu de se prononcer sur ce sujet. J'appuierai donc l'amendement proposé par le chef de l'opposion, amendement tendant à ce que le Canada verse au gouvernement impérial le prix d'achat de deux Dreadnought ou l'équivalent, suivant l'avis des experts les plus autorisés de l'amirauté britannique. Ici encore le député de Pictou a trouvé matière à critique. Nous allons envoyer ces navires partout où l'amirauté le désirera. Oui, nous reposons assez de confiance dans l'amirauté britannique—bien plus, en réalité, que dans ce Gouvernement—pour croire qu'elle utilisera ses navires de combat sur les points les plus vulnérables et de la manière la plus propre à protéger et à sauvegarder nos intérêts.

Voilà pourquoi je repousse ce projet de loi et je prête mon appui à la résolution présentée à titre d'amendement, par le chef de l'opposition, et cela dans la ferme conviction qu'en agissant ainsi, je me fais le fidèle interprète de la pensée de mes commettants.

M. W. O. SEALEY (Wentworth): En présence du vœu adopté d'une seule voix par cette Chambre, le 29 mars dernier, et eu égard aux débats dont cette question a été l'objet dans la presse du pays, depuis cette époque l'heure a sonné où le Canada, à mon avis, doit commencer à orienter ses efforts vers la création d'une marine canadienne. Nombre d'orateurs ont appuyé sur nos devoirs envers l'empire et sur la fidélité que nous devons au roi; mais, pour mon propre compte, j'ai pleine confiance dans le loyalisme de tous mes concitoyens sans distinction jusqu'à lui sacrifier leur dernier dollar et le dernier homme valide; j'ai confiance dans leur fidélité à l'empire et au roi. La seule divergence d'opinion semble se rattacher aux meilleurs moyens à prendre pour donner une forme tangible et utile à ce loyalisme. Dans ce but, on a saisi la Chambre de trois propositions.

Il y a le projet de loi déposé par le Gouvernement, comportant la construction d'une flotte canadienne, avec des matériaux indigènes, par des ouvriers canadiens, en territoire canadien, cette flotte devant être la propriété du peuple canadien. Vient ensuite l'amendement proposé par le chef de l'opposition, comportant le don de deux Dreadnought ou celui d'une somme de $25,000,000, puis un plébiscite dans le but de demander au peuple de décider s'il y a lieu de prendre quelque autre initiative; puis enfin, vient l'amendement portant qu'il n'y a aucune intiative à prendre. Entre ces trois propositions, je me rallie à la première: création d'une flotte canadienne, construite au pays, avec des matériaux indigènes et par des ouvriers canadiens.

Comme il a souvent été question de l'attitude de l'Allemagne, au cours de ce débat, la Chambre me permettra sans doute de lui offrir quelques observations sur le Canada et sur la sauvegarde des intérêts du pays, dans la réalisation de ce projet. Le pays bénéficierait de bien des manières de la construction d'une flotte au Canada. On servirait ainsi les plus chers intérêts et du Canada et de l'empire; tandis que faire un don en argent au gouvernement britannique, ce serait lui en attribuer l'emploi exclusif et grossir d'autant le chiffre de notre dette; car il faudrait sans doute, à défaut d'excédent budgétaire, recourir à l'emprunt, pour obtenir $25,000,000.

La marine britannique, d'ailleurs, ne bénéficierait pas immédiatement de ce don; car, aujourd'hui, les chantiers de construction maritime en Grande-Bretagne ont plus de commandes qu'ils n'en peuvent exécuter. Pour augmenter le nombre des navires de la flotte britannique plus rapidement qu'on ne le fait actuellement, il faudrait donc de nouveaux chantiers de construction navale; et pour mon propre compte, je préférerais voir ces chantiers s'établir au Canada même. Il y a quelques jours, nous apprenions par la voie des journaux que le premier-né de l'Autralie, cela soit dit à l'honneur de ce pays, avait été lancé en Angleterre et qu'au baptême, Mme Asquith lui avait donné le nom de "Parametta". Personnellement, je préférerais voir le premier-né du Canada lancé au pays même et baptisé par lady Laurier. A mon avis, en construisant une flotte au Canada, nous nous acquitterions de notre devoir envers l'empire lui-même comme envers le pays; et cette industrie imprimerait un nouvel essor à notre prospérité, dans l'ordre commercial, comme au point de vue naval et militaire.

Le projet de loi prévoit la constitution d'une flotte canadienne, composée de quatre navires du type "Bristol", d'un navire du type "Boadicée" et de six contre-torpilleurs; l'exécution de ce programme devant s'effectuer au cours de quatre ans et entraîner une dépense de $12,000,000, soit une dépense annuelle moyenne de $3,000,000. La première dépense de $3,000,000 devra nécessairement être effectuée à la construction de formes de radoub et de chantiers de construction maritime; et, à mon avis, abstraction faite de la question de la marine, cette dépense de $3,000,000 consacrée à la construction de ces ouvrages au pays serait un placement rémunérateur. Il y a quelques mois lorsque le steamer "Empress of Ireland" fut désemparé et qu'avis en fut notifié aux propriétaires par la télégraphie sans fil, ceux-ci envoyèrent ce navire à New-York

pour y subir les réparations voulues, parce que, au Canada, nous n'avons pas de bassin de radoub offrant d'installations assez spacieuses pour un navire de pareilles dimensions. A mon avis, notre industrie et notre commerce ainsi que notre marine marchande ont trop d'importance pour demeurer plus longtemps dans cette situation; aussi bien convient-il de prendre quelques mesures pour doter le Canada des facilités propres à la construction et aux réparations des navires de notre marine marchande, et à ce point de vue, l'expérience acquise la première année serait d'un inappréciable avantage pour le commerce canadien. Si nous réussissons la première année à construire ces bassins de radoub et ces chantiers de construction navale, nous aurons fait œuvre dont bénéficiera le commerce du Canada, indépendamment de la question de la marine de guerre canadienne.

La seconde année nous devrions nous lancer dans l'outillage de nos chantiers maritimes, avec les drilles, les emporte-pièces, les marteaux-pilons et autre matériel. Nos compagnies de fer et d'acier seraient tenues d'installer leurs laminoirs, non pas pour fabriquer les rails d'acier, mais bien les plaques de tôle pour le blindage de nos navires. Toutes les fabriques d'outils et les ateliers en général seraient appelés à fournir les objets nécessaires à la construction des navires, car je pense que l'intention n'est pas de construire les parties séparées en Angleterre et d'en faire l'assemblage au Canada, mais quelles doivent être toutes construites et assemblées dans notre pays. Quel grand encouragement auront ainsi les différentes industries, les ateliers de machineries et les autres fabriques qui fourniront les matriaux nécessaires à l'outillage de nos chantiers maritimes. Cela seulement vaudrait bien encore $3,000,000 pour le Canada. Je crois qu'à la fin de la seconde année, même si nous n'avions pas un seul cuirassé de construit, nous aurions du moins reçu une bonne valeur pour notre argent avec le bénéfice qui résulterait de cette dépense pour notre marine de commerce.

Pendant la troisième année, la dépense des autres $3,000,000 irait dans la construction et si, dans cette construction, nous ouvrions une nouvelle ère à la construction des navires au Canada, j'entends des navires en acier, cela nous ferait finalement retrouver la position que nous occupions autrefois dans la construction des navires de bois. Je crois encore que cela vaudrait bien les $3,000,000. En ce qui concerne la matière première, d'après les rapports de la commission de conservation des ressources du Canada, aussi bien que d'après d'autres renseignements, nous avons du fer et de l'acier en abondance au Canada, et tout ce dont nous avons besoin, ce sont des installations pour mettre à profit toutes ces ressources. Par conséquent nous

M. SEALEY.

n'avons besoin que d'une loi pour stimuler et développer notre industrie de construction de navires en acier pour qu'elle occupe le même rang qu'occupait autrefois la construction des navires en bois. Si nous arrivions à ce résultat nous aurions une magnifique valeur pour notre dépense de $3,000,000. A l'expiration de la quatrième année, si nos attentes sont réalisées, nous aurions non seulement une marine composée de quatre navires du type "Bristol" un du type "Boadicée" et six croiseurs cuirassés.

Mais nous aurions dépensé douze millions de dollars dans la création et l'encouragement d'une industrie dont nous avons si besoin au Canada et en plus, nous aurions fait dans notre pays une dépense, en salaires, en matériaux, etc., dans la construction navale comme dans les industries qui en dépendent, d'une somme qui laisserait à la population canadienne un profit de 25 p. 100. J'ai donc confiance dans la création et dans l'encouragement de cette industrie qui nous donnera une valeur magnifique pour notre argent en jetant les bases d'une marine absolument satisfaisante.

J'ai comparé ces navires avec ceux de la flotte anglaise, bien qu'ils aient été appelés une marine de fer-blanc, je constate que la flotte anglaise est composée en grande partie du même genre de navire. Si nos quatre Bristols sont des bateaux de fer-blanc, l'Angleterre en a soixante ou soixante et dix du même genre dans sa flotte. Si notre Boadicée est un bateau de fer-blanc, elle en a soixante et onze de la même classe. Si nos croiseurs cuirassés sont des navires de fer-blanc, elle en a cent cinquante-deux de cette classe et il semblerait qu'en outre de la supériorité du nombre, ces huit Dreadnought seraient à peu près la seule supériorité de la marine anglaise sur la marine canadienne. Je crois donc que la marine canadienne sera un honneur pour le Canada et d'une grande utilité pour l'empire en général. J'espère que l'argument que l'on a mis en avant pour dire que nous ne pouvions pas construire une flotte au Canada, que nous n'avons pas les hommes ni l'habileté nécessaire, n'est qu'une simple façon de parler et que personne au Canada ne le prend au sérieux. En entrant à la bibliothèque du Parlement, nous passons devant une plaque qui porte ces mots:

A l'honneur de ceux qui ont construit le "Royal-William", le premier navire qui a traversé l'Atlantique en utilisant la vapeur, en 1833.

Cette inscription est une preuve que, dans les premiers jours, nous étions les pionniers dans la construction des navires à vapeur qui traversaient l'océan et si nous descendons de ceux qui étaient des hommes de progrès à cette époque, je crois que nous pouvons en être encore aujourd'hui.

M. Samuel Cunard, qui devint le chef de la fameuse compagnie Cunard, était intéressé dans la construction du "Royal-William", bien qu'il se soit rendu par la suite aux Etats-Unis pour trouver une sphère plus large au développement de son talent.

Nous avons une nouvelle preuve de l'habileté du Canada, comparée, non seulement avec le reste de l'empire, mais avec le monde entier, à propos du contingent envoyé au Sud-Africain. D'après les comptes rendus des journaux et d'après les rapports et les notes des officiers qui se trouvèrent là, le contingent du Sud-Africain semble avoir montré la plus grande habileté et avoir inspiré plus de terreur à l'ennemi qu'aucun autre corps du même nombre d'hommes ou même de deux ou trois fois ce nombre; en réalité on dit que l'apparition du contingent canadien en face de l'ennemi l'a déterminé plus rapidement à capituler. S'il en est ainsi, nous avons certainement des hommes qui sont capables au point de vue militaire de soutenir la comparaison avec les soldats de l'empire britannique et avec ceux du reste du monde et j'ai confiance qu'avec peu de pratique notre population pourra occuper un rang aussi élevé dans les questions de marine. Je suis persuadé que les troupes canadiennes au Sud-Africain ont valu à l'empire dix fois l'argent qu'elles ont coûté et je crois que l'amirauté estimera la marine canadienne qui coûtera $12,000,000 dix fois plus que si nous avions accordé une subvention de $25,000,000. L'établissement d'une marine canadienne avec la classe d'hommes que nous avons au Canada et avec l'instruction pratique que le gouvernement canadien leur donnera, fera que le reste de l'empire sera plus satisfait qu'il ne l'aurait été avec une simple contribution.

Il ne faut pas oublier l'importance qu'aura la flotte canadienne pour la protection de notre commerce maritime et la surveillance de nos côtes. Au Canada nous avons trouvé qu'il était nécessaire d'augmenter notre police non seulement dans les grands centres de population, mais aussi dans les campagnes. Dans mon propre comté nous avons récemment établi un système complet de police, à la suite de certains cas de dérèglements qui s'étaient produits. Non seulement les denrées agricoles, mais tous les autres produits sont protégés pendant leur formation et leur transport au bord de la mer, par la police et en cas de nécessité par la milice du Canada. Quand ces produits sont arrivés à l'océan, ils sont placés dans des navires et sont sujets à toutes les chances ou mésaventures qui peuvent survenir. De même que nous avons protégé nos produits dans le Canada, l'opinion générale il me semble, comprendra que nous devons faire quelque chose d'analogue au point de vue maritime.

J'ai dit que le "Royal-William" avait été construit au Canada et que nous pourrions avoir raison de croire, avec peut-être au début quelque aide et quelque instruction, que nous pouvons atteindre un succès pareil dans la construction navale moderne. Une preuve en est que sir Edward Douglas, un Canadien, a la direction de la construction de la marine japonaise que l'on s'attend à voir tout à fait supérieure.

Une autre preuve de notre habilité, pourrait se trouver dans la fabrication au Canada du fusil Ross qui a été reconnu supérieur à tous les fusils dans l'empire, et il pourrait bien arriver qu'il soit adopté dans l'armée anglaise. Si on nous en donne la possibilité, je crois que nos succès en construction navale seront aussi satisfaisants. Au point de vue commercial—et on n'en a pas beaucoup encore entendu parler—la dépense de $12,000,000 semblerait une forte somme. Pourtant en considérant qu'il s'agirait de l'occupation de 3,000 ouvriers pendant que durerait cette construction navale notre population augmenterait de trois mille chefs de famille ou peut-être de quinze mille personnes. En effet si les ouvriers qui sont en ce moment au Canda sont employés dans la construction navale, les places qu'ils occupent maintenant devront être remplies par d'autres. Conséquemment, cette construction navale stimulera l'immigration et augmentera la population du Canada. Et il faudra alimenter cette population au Canada. 150,000 personnes consommeront les produits des agriculteurs et des manufacturiers canadiens, principalement des agriculteurs, pour $2,000,000 à $3,000,000 par an. Nous devrons avoir un marché intérieur pour ce montant supplémentaire de produits canadiens pendant la construction de notre flotte. Il en résultera probablement que nous recevrons du traité français des avantages qui seront une compensation pour les négociations qui ont eu lieu depuis deux ans en vue d'améliorer nos relations commerciales avec ce pays, car jusqu'à maintenant notre commerce avec la France s'est élevé seulement à $2,550,000 par an. Nous avons été beaucoup critiqués à propos de notre commerce avec l'Allemagne et aussi au sujet de la surtaxe allemande. Mais notre commerce avec l'Allemagne atteint environ $2,000,000 à $2,550,000 par an, de sorte que l'Allemagne et la France réunis nous ont donné un commerce inférieur à $4,000,000. L'établissement d'un marché intérieur pour environ $2,000,000 ou $3,000,000 de nos produits serait, je crois, plus profitable à la population du Canada que les commerces français et allemand réunis. Tout en appréciant l'avantage de ces traités, je suis persuadé que le marché intérieur pour une quantité moitié moindre que ce commerce étranger nous en procurerait, serait aussi profitable sinon davantage.

Au point de vue agricole, je crois que les agriculteurs contribueront au moyen des recettes pour un montant considérable au besoin de notre marine, puisqu'il est dit que la dépense de $12,000,000, à raison de $3,000,000 par année, sera payée avec le revenu courant. Cela étant, il est juste de considérer comment nous pourrions le faire pour rendre service aux intérêts agricoles et à ceux du pays en général. Je prétends, si mes calculs sont exacts, que cela pourrait être fait d'un trait de plume.

Durant l'exercice clos le 31 mars 1909, nous avons exporté 800,000 cordes de bois à pâte, d'après les statistiques du commerce. Nous avons reçu moins de $4,500,000 pour ce bois, soit une moyenne de $5.50 par corde. Quand les acquéreurs de ce bois à pâte en eurent pris livraison hors du Canada, ils n'ont pas dépensé seulement $4,500,000, mais une somme supplémentaire de $34 par corde ou $26,000,000 pour transformer le bois à pâte en produit définitif. J'ai étudié comment cette dépense s'était faite. La moitié, soit $13,000,000, a été payée pour la main-d'œuvre, ce qui équivaut à un emploi de 15,000 personnes par an à une moyenne de $3 par jour. Ces 15,000 personnes comme chefs de familles représentent une population de 75,000 personnes. Plus de $13,000,000 ont été dépensés en machines, en matériaux, en construction, etc., et sur ce montant une bonne moitié, soit $7,000,000, est passée directement à la main-d'œuvre.

Cela fournirait un égal salaire à 7,000 autres ouvriers, représentant une population de 35,000 âmes. Si les conditions restaient ce qu'elles sont aujourd'hui, et si nous prenions les moyens de convertir cette pâte en papier, dans le pays même, cette réforme nous vaudrait un surcroît de population de 110,000, ou de 100,000 au plus bas chiffre. L'entretien de cette population coûterait $10,000,000, de sorte que le marché intérieur consommerait pour $10,000,000 de plus, pour la plus grande partie, en produits agricoles.

Cette dépense de $26,000,000 que nécessiterait la fabrication de cette pâte de bois ne pourrait pas se faire sans laisser un profit aux ouvriers, aux marchands, aux cultivateurs d'au moins 20 p. 100, soit plus de $5,000,000.

De cette manière nous pourrions affecter $3,000,000 à la construction navale et pourvoir à l'entretien de la flotte qui s'élèvera, je crois, à $3,000,000 ou $4,000,000. Sans compter que l'entretien de la flotte créera un surcroît de demande sur le marché intérieur.

Si je ne m'abuse, les équipages de nos navires comprendront environ 1,500 officiers et matelots. Je considère que par ce moyen nous pourrions faire face à ces dépenses et avoir une flotte, ou du moins un excellent commencement de flotte de navires modernes, sans imposer de lourdes charges sur qui que ce soit. Je crois même que si l'on adoptait les moyens que je viens d'indiquer, ces dépenses additionnelles pourraient être faites sans inconvénient pour personne.

L'agriculture est passablement prospère à l'heure présente, mais de même que pour assurer la paix, il faut préparer la guerre, je considère que c'est pendant les années grasses qu'il faut se précautionner contre les années maigres. Mieux nous serons préparés aux temps durs, moins nous en aurons.

Bien qu'il puisse y avoir présentement des objections à élever le tarif sur les produits agricoles, je ne crois pas que les droits influent beaucoup sur les prix. Néanmoins, je répète qu'il serait prudent de prendre des précautions immédiates contre les mauvaises années—non pas au Canada, mais dans d'autres pays qui chercheront alors à inonder notre pays de leurs produits, au grand détriment des producteurs canadiens.

Les crises commerciales et industrielles se font généralement moins sentir au Canada que dans la plupart des autres pays, et je suis convaincu que si nous savons prendre les précautions nécessaires, elles ne se feront pas sentir du tout.

Pour revenir à la question, je suis d'avis que les navires devraient être construits ici—non seulement l'assemblage, mais les plaques de blindage, l'acier nickelé, et tout? La maison qui entreprendra la construction de cette flotte, moyennant $12,000,000, dépensera certainement $25,000,000 en matériaux et en installation. Je ne veux pas dire qu'elle dépensera 25 millions pour en gagner douze; mais en prévision de la construction d'une marine marchande au Canada, elle se munira d'une installation et d'un outillage proportionnés, et elle dépensera à cette fin au moins $25,000,000 avant de construire cette marine de guerre de $12,000,000. Tout cela donnera un essor considérable à la marine marchande et l'industrie de la construction maritime prendra de grands développements au Canada. D'après les écrits de certains journaux et d'après certains discours prononcés dans cette Chambre, je crois comprendre qu'une maison anglaise sera chargée de la construction de notre flotte, mais je ne sais pas si la plus grande partie du travail se fera ici, ou seulement l'assemblage, après que les cales auront été construites. Mais j'espère que lorsque le Gouvernement sera prêt à demander des soumissions pour la construction de cette flotte, il recevra des offres d'une compagnie entièrement canadienne en état de faire le travail à aussi bas prix que qui que ce soit. Il va sans dire que le Gouvernement acceptera la plus basse soumission, et si elle est faite par une compagnie an-

glaise, le Gouvernement devra l'astreindre aux mêmes conditions que si l'entreprise était confiée à une maison canadienne, et exiger que tout le travail se fasse au Canada.

J'arrive maintenant à la question de savoir si une flotte canadienne pourra rendre des services à la flotte anglaise et à l'empire, et pour la résoudre, il faut se rappeler les paroles de l'honorable premier ministre: "Quand l'Angleterre est en guerre, le Canada est en guerre". Il me semble que cette déclaration est une garantie suffisante qu'il n'y aura aucune hésitation à mettre la flotte à la disposition de l'amirauté anglaise, en temps de guerre. En gardant notre marine sous l'autorité du Parlement, nous ne faisons que suivre l'exemple donné par l'Australie et les autres colonies.

Autant voudrait dire que notre milice sera aux ordres de lord Roberts, que mettre notre marine à l'entière disposition de l'amirauté. Cela ne serait pas praticable en temps de paix, mais c'est ce qui aura lieu en temps de guerre.

Pour savoir si une contribution de $25,000,000 serait d'un plus grand secours à l'empire qu'une flotte de $12,000,000, il n'y a qu'à se rappeler ce qui a eu lieu dans la guerre russo-japonaise. On disait que les coffres de la Russie regorgeaient d'or, mais tout cet or fut inutile quand les navires russes furent en présence des navires japonais. Les $25,000,000 du Canada, les obligations du Canada, les promesses du Canada n'auraient aucune valeur pour l'amirauté anglaise, mais je suis convaincu qu'une flotte canadienne lui serait d'un grand secours. Je n'ai aucun doute que cette flotte agissant de concert avec les autres flottes de l'empire rendrait beaucoup plus de services qu'une contribution en argent.

Je suppose que tout membre de cette Chambre a droit à son opinion, et je me permettrai d'exprimer la mienne. Depuis quelques mois nous avons beaucoup entendu parler du péril allemand. Pour ma part, je n'y crois pas. Je suis persuadé qu'il a été imaginé par le parti des ducs, par les lords et peut-être par l'amirauté anglaise elle-même. Les ducs et les lords sont assez disposés à se faire les champions des mauvaises doctrines. Ils sont propriétaires de la plus grande partie du sol en Angleterre et ils s'efforcent constamment à se décharger de leurs obligations sur les épaules de ceux qui sont moins qu'eux en état de les supporter. Quand ils ont vu qu'ils allaient être appelés à payer leur quote-part, ils ont inventé le péril allemand pour amener les colonies à contribuer et à se charger de leur part du fardeau.

Quoi qu'il en soit, je considère que le projet énoncé dans le bill est infiniment préférable à toutes les autres propositions qui ont été faites. Je crois aussi qu'il donnera un grand essor à notre marine marchande et contribuera à la bonne renommée au Canada.

Bien que notre commerce avec l'étranger augmente rapidement, c'est à peine si 10 p. 100 de ce commerce se fait sur des navires canadiens. Un pays situé comme le nôtre, avec un immense littoral sur les deux océans et un commerce d'exportation qui se fait presque entièrement par eau, doit certainement faire quelque chose pour encourager l'industrie de la construction maritime et obtenir que d'ici dix ans au moins 50 p. 100 de notre commerce extérieur se fasse sur des navires canadiens, au lieu de 10 p. 100.

Je ne crois pas plus à la probabilité d'une guerre entre le Canada et une nation quelconque qu'entre l'Allemagne et l'Angleterre, mais si la chose devait arriver, je crois qu'une flotte canadienne serait très utile à la marine anglaise et un puissant appui pour notre milice.

Avec l'approfondissement du canal Welland à 27 pieds, depuis Hamilton jusqu'à Selkirk, sur le lac Erié, et avec le creusement du canal de la baie Georgienne passant à 40 milles de la frontière, notre flotte pourrait pénétrer à l'intérieur du pays, par des voies exclusivement canadiennes, et coopérer avec notre armée de terre beaucoup plus efficacement que ne pourrait le faire deux Dreadnought en Angleterre.

Si je compare notre position et celle de notre flotte avec celle de la flotte australienne, à en juger d'après ce que j'ai lu et entendu, je préfère de beaucoup la situation du Canada qui possède une flotte construite par lui-même, à la situation de l'Australie dont la flotte est construite en partie avec l'argent de la mère patrie.

Bien que la chose n'ait peut-être pas été dite en termes exprès, on a laissé entendre que pour donner la preuve de notre loyalisme envers l'Angleterre, il fallait fournir une contribution en argent de $25,000,000. L'Angleterre n'a aucun doute sur le loyalisme du Canada. Ce pays est dévoué à l'Angleterre jusqu'à son dernier homme et jusqu'à son dernier sou. Il est parfaitement inutile de voter une contribution de $25,000,000 pour l'assurer de notre loyalisme. D'ailleurs, il n'est jamais question de notre loyalisme, si ce n'est incidemment, et pour des fins de parti. En cas d'hostilités sur mer, nos marins rendraient les mêmes services à la mère patrie que nos soldats lui ont rendus sur terre dans le Sud-Africain.

Mettre en doute notre loyalisme, avec citations à l'appui, c'est à mon sens jongler avec les mots et se livrer à une occupation qui n'a ni rime ni raison. Quant aux plaisanteries qu'on se permet sur le compte de notre prétendue marine de fer-blanc, elles sont injustes pour l'Angleterre aussi bien que pour le Canada, puisque notre

flotte, sauf quelques détails secondaires, sera sur le même plan et la même base que la flotte anglaise. Quand on dit que le Canada aura une flote de fer-blanc, on laisse entendre que la flotte anglaise, à l'exception des huit Dreadnought est une flotte de fer-blanc.

Il n'y a aucune raison pour que le Canada ne se place pas au premier rang, pour la construction des navires de guerre et les navires marchands. En matières militaires, les Canadiens ont toujours été au premier rang chaque fois qu'ils sont venus en compétition avec des militaires des autres parties de l'empire. A Bisley, nous avons remporté beaucoup plus que notre proportion des récompenses; on dit même que nos tireurs ont obtenu la moitié des honneurs dans ces grands concours ouverts à tous les militaires de l'empire. Dans le Sud-Africain nos soldats se sont distingués sur les champs de bataille. Avec le fusil Ross, nous avons démontré que nous sommes capables de fabriquer des armes de guerre et je n'ai aucun doute qu'avec un peu de courage nous obtiendrons le même succès dans la construction maritime.

On ne peut pas dire que notre milice soit une institution coûteuse puisqu'elle ne représente que 80 cents par tête de la population. On a calculé que la construction de la flotte représentera une dépense de 45 cents par tête, et que les intérêts sur le capital engagé et l'entretien de la flotte porteront cette dépense à $1.25 par tête. Cela ne me paraît pas être une augmentation considérable des dépenses globales du pays. L'augmentation rapide de notre population ramènera probablement ce chiffre à 80 cents par tête. Il me semble, en me plaçant au seul point de vue des affaires, que lorsque nous dépensons 80 cents pour que nos produits arrivent en bon état à un port de mer, nous pouvons bien dépenser encore 45 cents pour l'assurance, c'est-à-dire, pour avoir la garantie que nos produits arriveront sûrement à destination.

Si le Canada est appelé à devenir le grenier de l'empire, il est nécessaire pour lui de se pourvoir d'une force navale suffisante pour la protection de son littoral. Bien que n'étant pas un expert en matières militaires, j'ai souvent visité des chantiers maritimes et je connais quelque chose de leur outillage et des méthodes qu'on y suit. Je puis donc dire que, en cas de guerre, on n'espère pas que la marine marchande puisse être protégée par d'autres vaisseaux au cours de toute la traversée de l'Atlantique. Si nous avions à notre disposition deux Dreadnought dans la Manche, on ne pourrait s'attendre à ce qu'ils pussent venir au Canada pour escorter nos navires marchands, parce qu'il faudrait commencer par protéger grandement ces navires eux-mêmes. Donc, deux Dreadnought, si on les envisage au point de vue de la protection de notre littoral, ne seraient que des éléphants blancs en nos mains. Une marine comme celle que l'on propose d'établir et qui se composerait de quatre Bristol, d'un Boadicée et de six contre-torpilleurs, serait certainement des plus pratiques et des plus utiles au point de vue canadien, et pour cette raison ainsi que pour beaucoup d'autres, je me propose de voter le projet de loi soumis à la Chambre pour la création d'une marine canadienne.

M. A. S. GOODEVE (Kootenay): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention de fatiguer la Chambre en faisant de longs extraits d'opinions exprimées par des experts dans des questions de marine, à seule fin de charger les pages des Débats de questions qui s'y trouvent déjà consignées. Mais après avoir écouté avec soin les discours prononcés par des orateurs des deux côtés de la Chambre, je me propose d'indiquer quelque raison pour expliquer pourquoi, à mon avis, nous devrions combattre ce projet de loi et voter en faveur du projet de résolution présenté par mon honorable ami (M. R. L. Borden).

Quant à l'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Sealey), je puis seulement dire qu'il a fait apparemment le plus fort appel qu'on pouvait espérer de ceux qui siègent du côté de la droite, surtout l'appel pour du poisson et du pain. Il nous a dit comment l'argent sera dépensé au Canada, et comment on retirera un bénéfice personnel direct de la dépense de ces deniers. Cela peut s'adresser à un certain nombre de nos habitants, mais je ne crois pas que le grand peuple canadien, pris comme tout, puisse être séduit par un argument semblable. Comme il semble évident qu'aucun discours prononcé sur cette question de marine ne peut être fait sans qu'on fasse allusion à cette grande figure historique, Pierre l'Ermite, je commencerai mes observations en rappelant quelques paroles du très honorable leader du Gouvernement (sir Wilfrid Laurier).

Faisant allusion à ce personnage, il a parlé de son ambition merveilleuse et de son éloquence entraînante, et il a rappelé à notre souvenir que, grâce à cette éloquence, Pierre l'Ermite avait pu réunir une armée considérable dans le but de préserver le tombeau du Sauveur de la souillure des mahométans. Cela, cependant, n'a pas réussi. La cause de cet échec fut le manque de discipline, le manque d'entraînement et d'unité. Mais le très honorable premier ministre a négligé de s'appliquer à lui-même cette leçon, puisqu'il nous a parlé, avec une éloquence merveilleuse, de toutes les gloires de l'empire britannique, mais immédiatement après, il a déclaré qu'à son avis nous pourrions aider davantage l'empire en ayant notre propre marine, autrement dit, que si nous, Canadiens, entreprenions d'avoir une marine séparée

de celle de l'empire, cette entreprise échouerait tout comme a échoué la grande armée de Pierre l'Ermite, c'est-à-dire, par un désastre. Je trouve encore que l'honorable leader du Gouvernement a cité avec beaucoup de grâce le poète qui a écrit:

Daughter am I in my mother's house
But mistress in my own.
The gates are mine to open
As the gates are mine to close.

Mais, monsieur l'Orateur, je demande ce qu'on penserait de la fille nourrie par sa mère, bercée dans ses bras, élevée et protégée sous le regard maternel et défendue par sa mère jusqu'au moment où elle s'est mariée et que ses enfants fussent devenus des hommes et des femmes. Donc, si la mère trouve qu'elle avait raison de demander l'aide de sa fille pour se protéger elle-même, si elle demande une place au foyer de sa fille, celle-ci fermerait les portes à la face de sa mère, je vous le demande, monsieur l'Orateur, que penserait-on d'une fille semblable? Pourtant, monsieur l'Orateur, le très honorable premier ministre a dit qu'il pouvait entrevoir une possibilité semblable; pour ma part, je confesse que cela est impossible. Il a dit—et je trouve cela à la page 3044 des Débats (v. a. non-rev.)—

Si la Grande-Bretagne se trouvait engagée dans une guerre, nous serions également engagés dans une guerre et nous serions exposés aux attaques de l'ennemi. Je ne dis pas que nous serons toujours attaqués, je ne dis pas non plus que nous prendrions toujours part à toutes les guerres de la Grande-Bretagne. C'est une question qui dépend des circonstances et ce sera au parlement du Canada à se prononcer et à décider suivant son jugement.

Mais, monsieur l'Orateur, il est allé plus loin. Il a commencé par nous donner un exemple, qui lui a permis de dire par déduction, qu'il n'hésiterait pas à "fermer la porte à la face de sa mère." Il a fait allusion à la guerre de la Crimée et voici ses paroles:

J'hésiterais grandement avant de donner mon assentiment à ce que notre pays prît part à une guerre semblable.

Mais immédiatement après il ajoute:

Les conditions ne sont pas aujourd'hui celles qui existaient alors. Il nous faut pourvoir à la défense du littoral de la Colombie-Anglaise.

Je voudrais demander, monsieur l'Orateur, comment le très honorable chef du Gouvernement se propose de défendre la Colombie-Anglaise.

Afin de protéger l'empire sur l'océan Pacifique, l'amirauté anglaise a demandé que l'unité canadienne y fût placée pour agir de concert avec la flotte de Chine et celle des Indes. Quelle fut la réponse des délégués et du chef du Gouvernement? Nous ne pouvons faire cela, dirent-ils; il ne nous convient pas d'être englobés de cette manière. Cette politique, le premier ministre n'a pas été seul à l'énoncer, car on la retrouve dans les colonnes du "Globe" de Toronto, organe attitré du Gouvernement. Voici, en effet, ce qu'on lit dans ce journal:

On peut retourner contre le Canada ce que l'on oppose à l'Angleterre. Il convient de dire en termes clairs et énergiques que l'autonomie et la dignité empêcheront également l'Angleterre de partager les querelles du Canada. Si les hommes politiques du Canada font la bévue de se créer des difficultés internationales, si les capitalistes canadiens se trouvent impliqués à l'étranger dans des spéculations agressives, si les militaristes canadiens réussissent à chercher querelle à leurs voisins, il n'en résultera pour le ministère de la guerre d'Angleterre aucune espèce d'obligation. Les querelles du Canada doivent être justes et les questions en jeu, d'intérêt impérial, sinon l'armée et la marine d'Angleterre n'ont pas à s'en occuper.

Pour approfondir encore un peu plus le sujet, je demanderai quelles seraient les conséquences du raisonnement du premier ministre, si la Grande-Bretagne venait à s'engager dans une guerre que le Canada ne jugerait pas juste, ou encore si le Canada, après avoir été doté de la marine dont l'établissement est actuellement projeté, venait à faire une guerre dont l'Angleterre se désintéresserait. Supposons pour les fins de la discussion que l'Angleterre soit engagée dans une guerre qui, aux yeux du premier ministre et du Gouvernement, ne serait pas juste; supposons même que cette guerre mette l'Angleterre dans une situation critique: en quelle situation se trouverait le Canada? Se tiendrait-il à l'écart jusqu'à ce qu'on eût renversé l'empire, ou se porterait-il au secours de l'Angleterre, comme ce serait son devoir? Pour manquer à son devoir, pour se conformer à la politique qui me paraît avoir été formulée par le premier ministre, il lui faudrait rester à l'écart. Prenons comme exemple la guerre sud-africaine.

On sait que ce n'est qu'à la suite des plus vives instances que le Gouvernement consentit à laisser nos soldats voler au secours de la mère patrie en Afrique australe. Je ne veux pas donner à entendre que sans les troupes canadiennes la Grande-Bretagne n'aurait pas remporté la victoire.

Si puissant qu'ait été le concours des braves soldats du Canada et des autres parties de l'empire, si noblement qu'ils aient fait leur devoir, je ne crains pas d'affirmer que les avantages remportés avec l'aide des troupes envoyées par les colonies ne sont rien comparés à l'effet moral de leur présence sur l'univers entier aussi bien que sur l'ennemi même.

Le discours du premier ministre me remet en mémoire certain passage d'une harangue où le ministre du Travail (M. Mac-

kenzie King) raconte l'un des voyages qu'il fit aux frais du Canada—son voyage de Vancouver au Japon. Ce passage, je ne le citerai pas textuellement; je me bornerai à rapporter la pensée de l'orateur:

Plongé dans un fauteuil luxueux sur le pont d'un paquebot-palais de l'Orient, suivant du regard les spirales de la fumée qui se dégageait de mon délicieux havane, j'aperçus dans les cieux un grand corps lumineux; je contemplais ce spectacle merveilleux, quand la pensée me vint, telle "une lumière ailée", que c'était là "la même vieille lune" qui veillait sur le paisible sommeil des braves habitants de Berlin après une rude journée de labeur aux champs et à l'usine, afin de les disposer à continuer de faire servir une partie de leurs gages à me faire voyager à l'étranger.

Les discours du premier ministre et des orateurs ministériels m'ont fait songer à ce même clair de lune—à un flot de paroles que l'on débite pour voiler la question. Quant à la façon dont on entend appliquer les dispositions du projet de loi, ou à la manière dont celui-ci profitera à l'empire, on n'en a pas soufflé mot. A certains députés de la gauche qui lui demandait des détails, le premier ministre répondit qu'il n'en savait rien, qu'il ne traitait la question qu'au point de vue général. Un peu plus tard comme on le priait de citer un ou deux faits se rattachant à des questions très intimement liées au débat, il demanda qu'on le laissât tranquille, disant qu'il voulait terminer son discours—j'allais dire son œuvre.

Un mot maintenant du discours du directeur général des Postes. L'éloquente narration qu'il a faite de l'histoire des Canadiens français m'a reporté aux jours où j'allais à l'école; mais il m'a paru mépriser l'avis que le premier ministre avait donnée en disant: je crois que l'on s'écarte beaucoup de la question dont il s'agit.

Comme le premier ministre, je considère que le directeur général des Postes s'est bien écarté de la question. Il s'est chargé de faire consigner aux Débats la liste de ce qu'il appelle les colonies qui ont acquis leur indépendance, colonies dont il a cité l'exemple pour faire ressortir l'avantage qu'il y a à posséder une marine indépendante—car il ne se dégage pas autre chose de son argumentation. Or, avec leurs marine indépendante, ces colonies sont devenues de petits états sans importance, et j'invite le directeur général des Postes à se reporter à leur situation financière: il verra ce qu'il leur en coûte pour maintenir de pareilles flottes.

Je vous demande si la liste que nous a communiqué le directeur général des Postes mentionne un seul état qui résisterait un instant à une puissance de premier ordre. Je déclare qu'elle n'en mentionne pas et que ces navires seraient de peu d'utilité. De

M. GOODEVE.

plus, nous avons l'avis du professeur J. Shield Nicholson qui écrivait dernièrement, dans un nouvel ouvrage "The Progress of the Empire":

La nécessité du secours effectif des colonies pour le maintient de la suprématie navale est urgente et impérieuse; on ne saurait y obvier par des promesses dont l'accomplissement exigerait un long espace de temps, ni uniquement par l'adoption de mesures de nature à favoriser la prospérité générale des éléments constitutifs de l'empire. Quel que soit l'avenir réservé aux colonies, elles devront supporter les frais de la défense navale. Si chaque colonie, dit le professeur Nicholson, a uniquement pour objet tout d'abord de veiller à sa propre défense ou de protéger les avenues commerciales qui la concernent davantage, si elle exige que ses propres contributions soient complètement employées sous sa direction, il y aura manque d'économie et manque de valeur.

Je désire faire observer que c'est l'attitude prise par l'amirauté et par le ministre de la défense, en Australie. Voici ce que ce dernier disait, et il semble tomber d'accord avec le professeur Nicholson. J'extrais ce passage du rapport de la conférence de 1902 (p. 13):

Je ne puis croire que la possession de quelques vaisseaux de guerre tant par le Canada que par l'Australie, et la possession de quelques autres vaisseaux par le Cap et la Nouvelle-Zélande, indépendamment les uns des autres, soit un projet qui convienne à l'empire; un tel projet semblerait mieux convenir aux actes et aux sentiments d'un grand nombre de petits états qu'aux besoins et aux aspirations d'un grand peuple uni et libre.

Il ajoutait:

Si la nation anglaise est en guerre, nous le sommes aussi; si elle remporte des victoires ou subit des défaites, il en est de même pour nous; par conséquent, nous sommes aussi intéressés que le reste de l'empire au maintien de notre suprématie navale. Il n'y a qu'un océan où on puisse avoir la prépondérance et nous voulons qu'une seule flotte exerce son empire sur cet océan.

Nous constatons de plus que lord Selburne, qui était alors premier lord de l'amirauté, était exactement du même avis. Voici ce qu'il disait:

La première chose sur laquelle j'insisterai le plus possible est la raison qui nous a engagés à retrancher du mémoire le mot "défense". A une époque qui n'est pas très éloignée, en Angleterre, les auteurs de stratégie navale envisageaient le problème de la marine principalement au point de vue de la défense. Je soutiens que c'est là une hérésie. Le véritable problème que l'empire aurait à résoudre au cas d'une guerre navale ce serait simplement et uniquement de découvrir où sont les vaisseaux de l'ennemi, de réunir toutes les forces possibles à cet endroit et de détruire ces vaisseaux. C'est la seule manière de mettre cet empire à l'abri des tentatives des autres marines pour nuire à son

commerce ou dévaster son territoire. Il ne saurait y avoir de localisation de la force navale dans le sens rigoureux du mot. On ne peut pas placer des vaisseaux pour protéger l'embouchure de la Tamise, Liverpool, Sydney ou Halifax. Faire une tentative semblable ce serait simplement s'exposer à un désastre.

Je signale cette citation au représentant de Pictou. Lord Selburne a déclaré avec beaucoup de clarté et de précision que c'était là la principale question qu'il avait à soumettre à la conférence. Le représentant de Pictou a dit que l'amirauté anglaise a rappelé ses vaisseaux de l'océan Pacifique. Cela est vrai, mais la situation, au point de vue de la guerre navale, n'est plus ce qu'elle était il y a dix ans environ, ou même cinq ans. Elle se transforme rapidement dans tout l'univers.

On a dit que si nous donnions quelques Dreadnought, ceux-ci seraient mis aux rebuts avant peu d'années. Eh bien, s'il en était ainsi, nous serions au moins dans la même situation que les autres nations. La Grande-Bretagne se tiendrait à leur tête, comme elle s'y est toujours tenue. J'ai lu très attentivement et avec un vif intérêt le débat qu'a suscité dans la Chambre des communes d'Angleterre, le bill concernant la marine, et je regrette de dire qu'à en juger par ce débat, l'Angleterre n'aura plus une flotte égale aux flottes réunies des deux grandes puissances, et qu'il n'est plus question que d'une flotte aussi formidable que celle d'une seule autre puissance.

J'ai toujours considéré que le représentant de Red-Deer était un homme fort logique posant avec soin les prémices de son raisonnement, mais j'ai constaté que, dans un argument dont il s'est servi devant la Chambre, il a tiré une conséquence contraire à celle qui découlait des prémices. Commentant le fait que M. McKenna avait abandonné l'opinion qu'il entretenait quelques mois auparavant, mon honorable ami a dit que la raison en était que l'Angleterre avait mis de côté un plus grand nombre de vaisseaux de guerre et que, conséquemment la suprématie de l'empire britannique n'était pas menacée. Ma foi, c'est la situation contraire qui était vraie. M. McKenna faisait ressortir la nécessité où il s'était trouvé de renoncer à l'opinion qu'il avait professée quelques mois auparavant. La même chose est arrivée à M. Asquith qui l'a avoué sincèrement. Il a déclaré ouvertement que, lorsqu'il avait pris la parole un an auparavant, il considérait que la marine allemande n'était encore qu'à l'état de projet, mais qu'il regrettait d'avoir à changer d'opinion.

Je suis obligé de dire ces choses à la Chambre afin que l'on comprenne bien pourquoi nous, économistes, avons présenté ce budget Il y a eu un tel développement en Allemagne, non seulement dans le nombre des chantiers de construction navale où la carcasse d'un navire ou sa monture peuvent être construites ou réparées, mais ce qui est encore plus sérieux—dans le nombre des ateliers pour la fabrication des canons et des armements de ces grands monstres, ces Dreadnought qui sont maintenant le type dominant des navires—il y a eu un tel développement et je m'exprime ainsi sans vouloir exciter aucune alarme inutile dans le pays—il y a eu un tel développement qui a été si sérieux à notre point de vue national, que nous ne pouvons plus admettre comme nous le pouvions il y a un an, la pensée consolante et réconfortante, que nous possédons l'avantage dans la rapidité et la quantité avec lesquelles les navires peuvent être construits.

Telle a été toute sa défense à cette époque, non pas qu'il n'y ait pas de danger mais que le danger avait augmenté et qu'il avait été obligé de modifier l'opinion qu'il avait exprimée quelques mois auparavant. On se trouve en face aujourd'hui au Canada d'un double problème. Premièrement, y a-t-il urgence? ou plutôt, si quelques-uns de nos amis n'aiment pas ce mot "urgence," y a-t-il danger pour la suprématie navale de l'empire? S'il y a danger, quel est le devoir du Canada et de quelle manière peut-on mieux remplir ce devoir? Après avoir pesé tous les faits, après avoir examiné toutes les déclarations et les opinions des chefs de tous les partis politiques en Angleterre—M. Asquith, M. Balfour, M. McKenna, sir Ed. Grey, lord Milner, lord Roberts, M. Blatchford et autres—je ne puis venir à d'autres conclusions que le danger existe. Dans ce cas-là, quel doit être l'attitude, et quel est le devoir du Canada?

Je veux traiter cette question pendant quelques instants à un point de vue purement canadien. Je crois que le sentiment parmi toutes les classes de notre population, depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, veut absolument que nous fassions quelque chose de substantiel pour venir en aide à l'empire. Je crois de plus que si nous devons avoir une marine permanente, à laquelle il faudra ajouter des navires à mesure qu'il en sera besoin, cette marine devrait être construite au Canada, et avoir des équipages canadiens, mais à côté de cette opinion, il y a l'incertitude que nous nous engagerons par ce fait dans une grande dépense dont nous ne recevrons pas des avantages proportionnés. L'expérience de la conduite du Gouvernement dans le passé permet de dire que cette crainte n'est pas sans fondement Lorsque nous considérons comment le Canada a été engagé dans la construction du Grand-Tronc-Pacifique, lorsque nous nous rappelons que l'honorable premier ministre, qui possédait comme il nous l'a dit, des montagnes d'informations recueillies après des études très soignées, a déclaré que ce chemin de fer ne coûterait que $13,000,000, et lorsque nous voyons aujourd'hui que ce chiffre a atteint la somme énorme de $114,000,000; et lorsque nous avons en outre les accusa-

tions Hodgins et celles se rapportant à la démission de M. Lumsden, et lorsque nous considérons de plus que le parti libéral a refusé une enquête impartiale et complète au sujet de ces accusations—lorsque nous considérons, dis-je, toutes ces choses, n'avons-nous pas les meilleures raisons de nous opposer à la création de cette marine?

L'honorable premier ministre nous informe de plus que le département de la Marine du Canada aura la direction et la gestion de cette flotte. Or, après le résultat de l'enquête qui a été faite dans l'administration de ce département, après les fautes qui ont été découvertes pendant cette enquête, les honnorables membres de la gauche ont raison d'hésiter avant d'engager le pays dans cette dépense sans lui donner auparavant l'occasion de se prononcer. On a dit que le chef de l'opposition voulait se soustraire à sa responsabilité en demandant un plébiscite. Ce n'est pas ainsi que j'entends la résolution. D'après moi, la résolution de mon chef dit que nous sommes en face d'une politique entièrement nouvelle dont l'adoption, telle qu'elle est proposée dans le bill du Gouvernement, est de nature à entraîner des changements sérieux dans nos relations avec l'empire, et que toute la question devrait être soumise au peuple, non pas sous forme d'un plébiscite, mais de la même manière que la Politique naationale lui a été soumise en 1878, sur les tréteaux politiques et dans la presse du pays. C'est ainsi que je comprends la résolution proposée par le chef de l'opposition.

Je veux traiter maintenant une autre question. Le premier ministre a dit qu'il avait été fortement impressionné par la déclaration du chef de l'opposition que l'Angleterre avait, à différentes reprises, subventionné les nations européennes pour leur aider et leur permettre de défendre leur autonomie et leur indépendance contre l'oppresseur. Il continua:

> Elle pouvait le faire, et pourquoi? Parce que de toutes les nations européennes l'Angleterre était celle qui avait le moins dépensé en armement. Elle n'avait jamais, comme les autres nations, dépensé une partie de ses ressources uniquement pour ses armées. Elle avait étendu son commerce, elle avait développé ses ressources.

Admettant que ces paroles soient vraies, nous avons dans notre pays, un immense territoire avec une population comparativement petite. Nous avons plusieurs problèmes à résoudre, qui demandent beaucoup d'argent. Nous avons à achever le Grand-Tronc-Pacifique; nous avons le creusement et l'agrandissement du canal Welland, la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson et celle du canal de la baie Georgienne.

Indépendamment de tous ces grands problèmes que nous sommes appelés à résoudre, en notre qualité de Canadiens, il reste le devoir beaucoup plus impérieux pour nous de nous acquitter convenablement de nos obligations envers l'empire britannique. Aussi, tenant compte de toutes ces choses, j'y vois une raison très forte pour nous de verser une contribution directe.

Nous conformant au raisonnement fait par le premier ministre lui-même emboîtons le pas derrière la métropole, développons graduellement notre marine marchande, notre outillage et nos industries, jusqu'à ce que nous soyons en état de construire des navires de guerre dont nous pourrons avoir besoin. Dans ce but, nous devrons développer nos arsenaux maritimes tant sur l'Atlantique que sur le Pacifique et encourager l'établissement de chantiers de construction au Canada, non pas en prenant pour base de calcul le nombre des Dreadnought à construire, mais en nous inspirant plutôt de la présence sur place de toutes les substances nécessaires à l'exploitation d'un tel matériel, la houille, le fer, l'acier et le nickel, et des besoins grandissants de notre marine marchande. Nous avons voté des primes à l'acier, au plomb et autres produits industriels, pourquoi ne pas faire un pas de plus, et, s'il le faut, accorder des primes à la construction de navires au Canada? Mais le représentant de Pictou dit que c'est un tribut. Ce n'était pas mon intention d'entrer dans les détails, ni d'indiquer comment on devra procéder à l'exécution d'un tel programme, si j'ai pris la parole, ce n'est que pour répondre au raisonnement du très honorable premier ministre. Monsieur l'Orateur, avant d'adopter cette ligne de conduite il y aurait lieu de nous consulter avec le peuple, de bien peser notre attitude à cet égard, de nous assurer que rien n'a été négligé afin d'éviter toute possibilité d'un fiasco comme il s'en est produit dans le passé.

Quand au projet de loi en lui-même, le premier ministre a assuré la Chambre qu'il avait l'appui unanime des membres de son parti. Cela ne m'étonne pas. Dans ce projet de loi, nous avons quelque chosé qui ne ressemble à rien de ce qui existe dans les cieux, sur la terre ou dans les entrailles du globe. Ces honorables députés sont donc libres de se jeter à genoux et d'adorer. On pourra tirer de ce bill tout ce qu'on voudra pour l'univers entier, du moment que cela aidera à maintenir Laurier au pouvoir. Telle est la situation. On pourra déclarer aux électeurs de Québec: Nous ne gaspillons pas votre argent en contributions pour le bénéfice de l'empire britannique, comme l'opposition aurait voulu le faire; nous faisons le moins qu'il est possible de faire, et ce minimum de contributions, vous en aurez le bénéfice. Puis on peut se retourner vers les autres provinces et déclarer

aux électeurs: Nous nous conformons exactement aux vœux de l'amirauté anglaise.

Et pourtant, comme l'indique l'article 18, et les extraits que j'ai cités du discours du premier ministre et de l'organe officiel du parti, il est entendu que la flotte ne figurera pas dans les guerres de l'empire. Je dis donc que tout homme conséquent et loyal envers son pays doit voter pour l'amendement du leader de la gauche (M. R. L. Borden).

Maintenant, jetons un cour d'œil sur le texte de l'amendement et voyons ce que nous demandons et ce que demande le projet de loi soumis à la Chambre. Ce passage de l'amendement est ainsi conçu:

Les propositions du ministère ne sont pas en conformité des propositions et recommendations de l'amirauté, et pour autant qu'elles autorisent le Gouvernement à refuser en temps de guerre aux forces navales de l'empire l'appoint de la flotte canadienne, sont malavisées et dangereuses.

Je le demande, quelqu'un peut-il contester l'opportunité de la proposition contenue dans le premier paragraphe du projet de résolution, constatant que le ministère n'agit pas en conformité des demandes de l'amirauté. L'article 5 à la page 24 du compte rendu du congrès est ainsi conçu:

De l'avis de l'amirauté, un gouvernement canadien désireux de créer une marine devrait s'attacher à former une unité navale distincte; et l'unité la plus petite en est une qui, tout en étant maniable en temps de paix, pourrait être en temps de guerre utilisée par elle-même.

L'unité navale qu'il faudrait viser à établir se composerait donc, de l'avis de l'amirauté, au moins des navires suivants: 1 croiseur cuirassé (classe du nouvel "Indomitable", qui est du type Dreadnought); 3 croiseurs non cuirassés (classe du "Bristol"); 6 contre-torpilleurs; 3 sous-marins.

Et l'article 11 est ainsi conçu:

Comme le croiseur cuirassé est une partie essentielle de l'unité navale, il est important que dans la création d'une telle unité on commence par construire un navire de la classe "Indomitable", type Dreadnought.

Nous avons ici la preuve surabondante de l'opportunité de l'insertion de ce paragraphe dans le projet de résolution. Le second paragraphe est ainsi conçu:

Aucune telle proposition ne saurait être prudemment acceptée, à moins qu'elle n'assure parfaitement l'unité d'organisation et d'action sans lesquelles aucune coopération effective en vue d'un projet commun de défense impériale n'est possible.

J'ai fait voir que telle est l'opinion, non seulement de l'Australie lors du congrès de défense impériale, mais aussi de l'amirauté anglaise; qu'on a clairement établi que sous le régime moderne, une unité indépendante est tout au plus de faible valeur. Qu'il me soit permis de dire ici un mot de l'éloge du fusil Ross, fait par l'honorable député préopinant. Encore au congrès de 1902, l'amirauté a profité de l'occasion pour indiquer ses vues à cet égard, et a fait observer que même une légère innovation comme celle-là, pourrait avoir des résultats très graves pour l'empire. On insista sur l'absolue nécessité de l'emploi d'armes interchangeables au cours d'une guerre de l'empire, et sur l'avantage qu'il y aurait à n'avoir des fusils que d'un seul modèle.

Le projet de résolution dit encore:

Qu'il serait inopportun d'adopter une ligne de conduite définitive entraînant de fortes dépenses de cette nature, tant que cette ligne de conduite n'aura pas été soumise au peuple et n'aura pas reçue son approbation.

Cette proposition me paraît sensée. Comme je le faisais observer l'autre soir et dans le cours du présent débat, nous faisons une innovation.

Il n'y a pas de raison, maintenant, pour que nous ne consultions pas le peuple. Il n'y a pas de raison pour ne pas lui demander ses instructions au sujet de cette grave question. Cela va nécessiter une très forte dépense d'argent. Cela va amener un grand changement, tout comme l'introduction de notre programme national en 1878. Je crois que le peuple devrait être consulté à ce sujet. La résolution dit encore:

Que, entre temps, le meilleur moyen de satisfaire au devoir immédiat du Canada, et de venir en aide aux nécessités imminentes de l'empire, est de mettre sans délai à la disposition des autorités impériales, à titre de contribution volontaire et loyale de la part du peuple canadien, une somme suffisante pour acheter ou construire deux bâtiments de guerre ou cuirassés du type Dreadnought le plus moderne, laissant à l'amirauté la latitude complète de dépenser cette somme à tels moments et pour telles fins de défense navale qui, à son avis, pourront le mieux contribuer à augmenter la force unie de l'empire, et à en assurer ainsi la paix et la sécurité.

On s'est fortement opposé surtout à cette dernière clause. Plusieurs orateurs du côté ministériel ont dit que nous demandions l'autorisation de donner $25,000,000. Naturellement, le Gouvernement actuel n'en est pas à $6,000,000 ou $7,000,000 près, mais j'aimerais à savoir qui leur a dit que deux Dreadnought coûteraient $25,000,000. L'estimation donnée par l'amirauté britannique, pour un Dreadnought du type le plus récent, est de £2,000,000, et cependant, en dépit de cela, on a répété sur tout les tons que l'opposition était prête à faire un cadeau de $25,000,000 à même les deniers du peuple. Après tout, ce n'est pas une question de prix, mais une question de principe, et je suis ici pour approuver ce principe. Monsieur l'Orateur, cela fera plus pour le Canada et pour l'empire que la marine proposée maintenant par le Gou-

vernement. Et l'honorable député de Pictou (M. Macdonaid) dit : Non seulement ils feront un cadeau de $25,000,000 à même votre argent, mais vous n'en retirerez jamais le moindre bénéfice. J'aimerais à demander aux honorables membres de la droite si, après avoir pesé ces paroles avec soin, ils peuvent sincèrement et honnêtement approuver la doctrine ainsi exposée, à savoir: que l'argent donné à la mère patrie en temps de besoin ne produira aucun bénéfice pour le Canada ni pour l'empire britannique. C'est là une affirmation qui a été faite plusieurs fois cet après-midi par les membres de la droite—que nous donnons l'argent du peuple et que celui-ci n'en retirera aucun bénéfice. Nous nous vantons beaucoup de notre merveilleux progrès et de notre prospérité. Je veux dire en ma qualité de citoyen du Canada, qu'il n'y a pas un homme en cette Chambre, plus que moi dévoué au Canada, plus intéressé à ses progrès, plus fier de son vaste développement.

Et cependant je dois ajouter que le sang le plus pur de notre nation a été répandu pour féconder le sol de notre pays; que le meilleur sang de son peuple a été versé afin de nous conquérir la paix et la prospérité grâce auxquelles nous sommes devenus une grande nation. Mais, bien que je n'hésite pas à dire avec les membres de la droite, que je désire voir mon pays continuer de grandir et de prospérer, bien que j'aie foi en son avenir comme nation, je crois en même temps que nous serons une nation au sein de l'empire. Et je veux dire dès maintenant—car, comme je l'ai dit, je ne veux pas fatiguer la Chambre ni retarder ses travaux—je changerais de nouveau cette métaphore du premier ministre. Il a répété cette métaphore à maintes reprises: que le temps viendra où nous nous détacherons de l'arbre nourricier comme le fruit tombe de la branche. Qu'il me soit permis de dire qu'à mon avis le temps est arrivé où, de même que le bois neuf est greffé sur l'ancien tronc, ainsi les possessions d'outremer se grefferont sur la nation mère et nous deviendrons un arbre puissant dont les branches abriteront le monde entier en assurant la paix et le commerce de l'univers.

M. MICHAUD: En l'absence de l'honorable député de Saint-Hyacinthe (M. Beauparlant) et en son nom, je propose le renvoi de la suite du débat.

(La motion est adoptée et la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

CONVENTION COMMERCIALE AVEC L'ALLEMAGNE.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Sur l'ordre de Son Excellence le Gouverneur général, j'ai l'honneur de déposer devant la Chambre copie d'une convention commerciale entre l'Allemagne et le Canada, signée aujourd'hui à Ottawa, ainsi que certains documents y relatifs.

L'hon. M. FIELDING propose de lever la séance.

M. R. L. BORDEN: Quelle sera la besogne de demain?

L'hon. M. FIELDING: Nous continuerons le débat sur la marine.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures moins dix minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 16 février 1910.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES TERRES FEDERALES.

M. MAGRATH demande à déposer un projet de loi (n° 143) tendant à modifier la loi des terres fédérales.

—L'objet de ce bill est d'entourer nos forces hydrauliques de l'ouest d'une plus grande protection qu'elles ne l'ont aujourd'hui. D'après la loi des terres fédérales aucun temps n'est fixé pour les concessions d'eau. En vertu des règlements prescrits par le Gouverneur en conseil cette période de temps est limitée à 25 ans. J'estime qu'il est de l'intérêt du public, propriétaire de ces forces hydrauliques, que la période de temps soit déterminée par la loi.

Le projet ne contient aucune disposition tendant à diminuer l'autorité du ministre de l'Intérieur qui accorde ces concessions. Le bill dispose qu'aucune concession ne sera accordée pour plus de vingt-cinq ans dans toute province du Nord-Ouest ni pour plus de dix ans dans un territoire non organisé. Il contient de plus une disposition pour qu'une concession ne soit pas accordée sans l'approbation du lieutenant-gouverneur en conseil. Cette idée est exprimée dans les termes suivants:

Et toute concession de cette nature ou autre autorisation ainsi accordées contiendra une clause disposant qu'elle ne pourra pas être mise en vigueur avant d'avoir reçu l'approbation du lieutenant-gouverneur en conseil de la province dans laquelle une semblable concession ou autre autorisation est utilisable et elle sera soumise à toutes conditions ou règlements qui pourront être imposés par ledit lieutenant-gouverneur en conseil.

M. MONK: Le projet de loi proposé par mon honorable ami est certainement excellent. Je voudrais l'informer que la section de la commission de conservation des ressources naturelles, chargée des chutes d'eau, prépare actuellement un bill qui ressemble beaucoup à celui-ci. Il recueillie des renseignements sur ce sujet dans toutes les parties du Canada et auprès de personnes qui ont de l'expérience dans ces questions. Aussitôt que ce bill sera définitivement accepté par la section des chutes d'eau, on a l'intention, dans un délai assez court, de le soumettre à la Chambre.

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

QUESTIONS.

COMMISSION DES CHAMPS DE BATAILLE NATIONAUX.

M. LAKE demande:

1. Quelles sont les propriétés qui ont été achetées, à Québec, par la commission des champs de bataille nationaux, pour le parc et le boulevard de promenade? De qui ces propriétés ont-elle été achetées, et combien chacune d'elles a-t-elle coûté?

2. Les commissaires se proposent-ils d'élargir la côte de Gilmour, le chemin du Belvedère et les tronçons des chemins de Saint-Louis et de Sainte-Foye? Si telle est l'intention, quand les travaux vont-ils commencer?

3. Quelles est la somme d'argent en la possession des commissaires, et quelle a été la cause du retard dans le commencement des travaux?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): J'ai l'honneur de donner, en réponse à l'honorable député, les renseignements qui m'ont été fournis par le président de la commission des champs de bataille nationaux:

1. Les propriétés suivantes ont été achetées par la commission: a) Une parcelle de terrain située sur le côté nord de la route de Sainte-Foye faisant partie de la subdivision 58 du lot 26 du plan cadastral de la banlieue de la paroisse de Notre-Dame de Québec, appartenant au sieur Pierre Cauchon. Superficie, 10,060 pieds carrés, prix $7,846.55; b) parcelle du lot n° 4440 du plan cadastral du quartier Montcalm, dans la ville de Québec, appartenant à "le Séminaire de Québec". Superficie 1,137,111 pieds carrés; prix $129,137.99. Les propriétés suivantes ont été aussi cédées à la commission des champs de bataille nationaux, gratuitement, pour la création du parc: a) l'étendue de terrain désigné communément sous le nom des plaines d'Abraham, comprenant une superficie de 88 arpents et 71 perches (mesure française) b) la parcelle de terrain où est élevé le monument connu sous le nom de monument des Braves, sur le champ de bataille de Sainte-Foye; c) une certaine parcelle de terrain sur laquelle se trouve érigée la tour Martello n° 4.

2. a) Oui, si des arrangements raisonnables peuvent être faits avec les propriétaires intéressés; b) aussitôt que possible, après que les terrains nécessaires auront été achetés.

3. a) $348,387.56; b) certaines difficultés légales qui se sont élevées par suite des méthodes de procédures dépendantes des pouvoirs d'expropriation attribués à la commission.

DOUANE A HALIFAX.

M. CROSBY demande:

1. Des réparations ont-elles été faites au bâtiment de la douane de Halifax depuis sa livraison aux autorités douanières par l'entrepreneur? Dans l'affirmative, quelle a été la nature des réparations, ont-elles été données à l'entreprise ou exécutées en régie? Quel en a été le coût et qui a exécuté les travaux?

2. Des réparations ont-elles été faites au quai de la Reine ou quai de chargement du bois à Halifax au cours de la dernière année? Dans l'affirmative, quelle a été la nature des réparations?

3. Les travaux ont-ils été adjugés à l'entreprise ou exécutés en régie?

4. Dans le premier cas, qui fut l'adjudicataire et à quel prix? Quels étaient les noms des personnes à qui on a demandé de soumissionner, de quelle manière cette demande leur a-t-elle été communiquée, et quels étaient les montants des diverses soumissions?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Les réparations suivantes ont été faites:

	$ c.
Réparations aux toits, chapes, etc., ...	1,131.80
Réparations aux planchers..	554.68
Renouvellement de vitres.. ..	60.25
Rajustement des chassis... ...	400.00
Réfection du plancher doloment	564.90
	2,711.63

Les matériaux ont été fournis et le travail exécuté par Malcolm et Johnston, Frank Reardon, Nickerson Bros. et la Montreal Dolomont Company, sous la surveillance de C. E. W. Dodwell, ingénieur ordinaire.

2, 3 et 4. Aucune dépense n'a été faite par ce département.

FERMETURE DE LA POSTE LE DIMANCHE.

M. A. HAGGART demande:

1. Quelles demandes ont été adressées au Gouvernement ou au département des Postes pour la fermeture des portes extérieures des bureaux de poste le dimanche, et quelles personnes ou institutions ont fait ces demandes?

2. Dans quels bureaux de poste ces portes extérieures ont-elles été récemment fermées et les concessionnaires de boîtes empêchés d'avoir accès à leurs boîtes le dimanche?

3. Si les bureaux de poste ont été fermés le dimanche, pourquoi le Gouvernement ou le département en a-t-il agi ainsi?

4. La décision du Gouvernement ou du département constitue-t-elle une simple expérience ou la ferme détermination du Gouvernement de fermer les bureaux de poste le dimanche à l'avenir?

5. Pourquoi le département recevant une lettre le dimanche pour transmission empêcherait-il sa livraison ce jour?

6. Le département des Postes sait-il que, dans Winnipeg, depuis plus de trente ans les concessionnaires de boîtes ont accès à leurs boîtes le dimanche, et que la présente décision du département causera de sérieux inconvénients à un grand nombre de citoyens?

7. Le département des Postes sait-il qu'un grand nombre de marchands s'arrangent de manière à passer les dimanches dans leurs familles et à recevoir leur courrier ce jour et à faire leur correspondance?

8. Quel bien résultera de la récente décision du Gouvernement au sujet de la fermeture des bureaux de poste le dimanche?

9. Combien d'employés des bureaux de poste à Winnipeg bénéficieront de la fermeture des bureaux le dimanche?

10. Si la fermeture est tentée à titre de simple expérience, pourquoi le Gouvernement ou le département n'a-t-il pas fait une enquête pour obtenir tous les renseignements nécessaires, avant de prendre une décision définitive?

11. Quelles instructions ont été données aux maîtres de poste par le ministre des Postes ou par le département au sujet de cette fermeture du dimanche?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. De nombreuses communications et pétitions ont été adressées au département de la part des groupes locaux de la Lord's Day Alliance et aussi des citoyens et des commerçants de l'Ouest, demandent que les portes extérieures des bureaux de la poste, dans cette région du pays, ne soient pas ouverts pour l'usage des propriétaires de boîtes dans la journée du dimanche.

2. Aux bureaux de poste suivants: Battleford, Saskatchevan; Brandon, Manitoba; Calgary, Alberta; Dauphin, Manitoba; Edmonton, Alberta; Emerson, Manitoba; Esquimault, Colombie-Anglaise; Fernie, Colombie-Anglaise; Lethbridge, Alberta; Macleod, Alberta; Maple-Creek, Saskatchewan; Medecine-Hat, Alberta; Moose-Jaw, Saskatchewan; Namaïmo, Colombie-Anglaise; New-Westminster, Colombie-Anglaise; Portage-la-Prairie, Manitoba; Prince-Albert, Saskatchewan; Qu'Appelle, Saskatchewan; Regina, Saskatchewan; Revelstoke, Colombie-Anglaise; Rossland, Colombie-Anglaise; Saint-Boniface, Manitoba; Saskatoon, Saskatchewan; Vancouver, Colombie-Anglaise; Victoria, Colombie-Anglaise; Winnipeg, Manitoba.

3. Les bureaux de poste ont été fermés le dimanche, dans l'Ouest, par déférence pour le sentiment populaire au Canada qu'on suppose être favorable à l'observance du dimanche comme jour de repos. L'ouverture des bureaux de poste, dans l'Ouest, a été accordée, ou plutôt tolérée, dans les commencements, quand le service des chemins de fer était rudimentaire et irrégulier, et la date de l'arrivée du courrier, incertaine; à cette époque un grand nombre de gens venaient dans ce pays comme colons ou avec l'intention de le devenir, et ils se faisaient adresser leur courrier à un certain endroit, où ils espéraient être à une date donnée, et où ils pourraient le prendre en passant, sans retarder leur voyage. De plus, les bureaux de poste étaient très éloignés les uns des autres et les colons ne s'y rendaient qu'aux jours les moins occupés et quand leurs affaires le permettaient. Ces jours étaient ordinairement les dimanches, car même à cette époque les colons, cédant à l'influence des enseignements reçus dans leur jeune âge, s'abstenaient généralement de toute œuvre servile ces jours-là, et la plupart se rendaient à la ville la plus voisine où se trouvait le bureau de poste, pour accomplir leurs devoirs religieux.

Aujourd'hui, la situation est toute différente. Le pays est plus peuplé; des lignes de chemins de fer le traversent dans tous les sens; le service postal est aussi régulier et aussi fréquent dans l'Ouest que dans les autres parties du Canada, et les raisons qu'il y avait de tenir les bureaux de poste ouverts le dimanche, dans les grands centres, n'existent plus.

De plus, des fonctionnaires du département, des citoyens en vue, des ministres du culte, des laïques ont représenté au département que cette coutume de permettre aux hommes d'affaires de recevoir leur courrier le dimanche, dans l'Ouest, avait pour effet de les induire à faire des affaires ce jour-là et à obliger leurs employés à travailler le dimanche presque autant que les jours ouvrables, ou du moins, suffisamment pour les priver des avantages provenant de l'observance du dimanche comme un jour de repos.

Si les conditions dans l'Ouest sont différentes de celles de l'Est, c'est que, non la masse de la population, mais un grand nombre d'hommes d'affaires ont importé au Canada la coutume de travailler le dimanche, comme les autres jours de la semaine, bien que cette coutume soit contraire aux intérêts bien entendus des ouvriers, contraire aux lois du pays et contraire aux mœurs du peuple canadien qui veut que, partout où la chose est possible, tout le monde jouisse des avantages du repos dominical.

4. La décision du Gouvernement n'est pas une expérience et il n'y a pas lieu de tenter une expérience. Ce système est en vigueur dans l'Est depuis nombre d'années et l'on a constaté que non seulement il

n'offre aucun inconvénient pour les hommes d'affaire ou le public voyageur, mais qu'il reçoit l'approbation unanime de toutes les classes de la communauté, comme étant dans l'intérêt et des patrons et des employés.

5. La grande majorité des lettres mises à la poste le dimanche, on peut même dire, la totalité de ces lettres, n'est pas destinée à la distribution locale, mais est adressée à d'autres localités, et le plus souvent à des endroits très éloignés. Le refus de recevoir ces lettres le dimanche impliquerait un retard, dans la semaine, de 12 et peut-être 24 heures et pourrait nuire gravement aux affaires, et ne peut pas du tout être comparé au refus de faire la distribution locale le dimanche, alors que tout travail non absolument nécessaire est censé suspendu, d'autant plus que ces lettres sont distribuées le lundi matin assez de bonne heure pour les affaires de la journée. D'ailleurs, les trains qui apportent ces courriers circuleraient, avec ou sans courriers, et le public serait porté à reprocher au département de ne pas expédier le courrier par tous les trains, vu que cela causerait un retard de 24 heures, dans la transmission d'une grande partie des objets de correspondance, dans les grands centres. Le cas a été prévu par le Parlement et il y est pourvu par la loi sur le repos dominical.

6. Le département sait que depuis nombre d'années les concessionnaires de boîtes ont eu accès à ces boîtes le dimanche, mais il n'est pas d'avis que la réforme inaugurée cause de graves inconvénients aux citoyens en général, et il croit qu'à part de quelques hommes d'affaires qui profitaient de la distribution du dimanche pour travailler et faire travailler leurs employés ce jour-là, personne ne désire que les bureaux de poste soient ouverts le dimanche.

7. Le département n'est pas informé qu'un grand nombre de marchands de Winnipeg s'arrangent de manière à passer le dimanche dans leurs familles pour recevoir leur courrier et faire leur correspondance ce jour-là.

8. Plus de facilité pour l'observance du dimanche, et plus de protection pour les employés.

9. Les commis préposés au triage des lettres pour la livraison du dimanche n'auront pas à travailler ce jour-là. Le département ne peut dire exactement le nombre d'employés que nécessitait ce travail, mais il en faut certainement un grand nombre.

10. Cette décision n'est pas une expérience; elle a été prise après mûre délibération par le département.

11. Le 20 janvier 1910, le département a adressé aux directeurs de la poste ci-dessus mentionnés, une circulaire leur annonçant qu'à partir du 1er février 1910 l'entrée des bureaux de poste devra être interdite au public.

PORT DE LA RIVIERE TONEY (N.-E.)

M. STANFIELD demande:

1. Quel montant a été dépensé chaque année, jusqu'à cette date, pour la construction du port de Boat, sur la rivière Toney, comté de Pictou (N.-E.)?
2. Quel est le montant total payé jusqu'à cette date?
3. Les travaux sont-ils finis?
4. Quelle somme supplémentaire doit être dépensée?
5. Qui étaient surveillants des travaux? Pendant combien de jours ont-ils été employés, et quel montant a été payé à chacun?
6. Quelle est la longueur de chacun des quais construits?
7. Quelle est la profondeur de l'eau à l'extrémité extérieure du quai à marée haute et à marée basse, respectivement?
8. De combien les quais seront-ils allongés?
9. Après cet allongement, quelle sera la profondeur de l'eau à l'extrémité extérieure à marée haute et à marée basse, respectivement?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1 et 2.

1905-1906	$4,727 55
1906-1907	2,103 11
1907-1908	758 05
1908-1909	1,793 02
Total	$9,381 73

3. Non.
4. $2,000.
5.

H. McKinnon (1906-1908) 169 jours à $3	$507 00
D. A. Barry (1908-1909) 29 jours à $3.50	101 50
D. A. Barry (1908-1909) 24 jours à $3	72 00
Total	$680 50

6 et 7. Les travaux en question sont des jetées de protection à l'est et à l'ouest d'un chenal de 1 pied ½ de profondeur à l'eau basse et 7 pieds ½ à l'eau haute; la jetée du côté est a 291 pieds de longueur et celle de l'ouest, 235 pieds.

8 et 9. Cinquante pieds de chaque côté; la profondeur de l'eau à l'extrémité extérieure sera la même qu'à présent.

M. BENJAMIN BOURGEOIS.

M. LENNOX demande:

1. A quelle date M. Benjamin Bourgeois, ingénieur divisionnaire, section B, sur le chemin de fer transcontinental, a-t-il été révoqué, et pour quelle cause?
2. A la demande de qui l'enquête a-t-elle eu lieu, qui a été chargé de l'enquête et quelles ont été ses conclusions?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): La commission du Transcontinental national transmet les renseignements suivants: Le 31

janvier 1910. L'ingénieur en chef ayant fait rapport que M. Bourgeois ne donnait pas satisfaction, le président donna ordre d'instituer une enquête. Elle fut instruite à Québec, le 17 décembre dernier. M. Bourgeois fut interrogé par le président et par l'ingénieur en chef concernant les travaux sur les territoires 27-28, division 7, section "B", principalement au sujet des états relatifs à l'enrochement. M. Bourgeois ayant admis qu'il était dans l'erreur, cet aveu fut jugé une cause suffisante pour motiver son renvoi.

SECTION EST DU TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Le premier ministre sait-il que, dans le discours du trône, au commencement de la présente session, se trouve ce qui suit:

"La section Est (du Transcontinental) se trouve maintenant ouverte au trafic de Winnipeg à la jonction du lac Supérieur, et de ce point au lac lui-même, par l'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique"?

2. Sait-il que le quatre février, le ministre des Chemins de fer a fait les déclarations suivantes à la Chambre des communes:

"Il n'y a pas de trafic régulier sur cette ligne (la section Est du Transcontinental entre Winnipeg et la jonction du lac Supérieur); les ingénieurs disent que les entrepreneurs ont offert d'y établir un certain service... Mais je pense qu'il n'y a pas encore un trafic régulier ordinaire sur la ligne... M. Grant, dans son récent rapport, dit que la ligne sera virtuellement complète et prête à transporter le blé d'ici à presque une autre année"?

3. Le premier ministre a-t-il eu quelque communication avec Son Excellence à ce sujet, ou a-t-il quelques explications à donner à la Chambre à cet égard?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. Oui.

2. Les paroles que la question prétend citer semblent être des passages pris à divers endroits des Débats, (édition non corrigée), colonnes 3163, 3153 et 3154; elles n'ont pas été prononcées dans l'ordre où elles sont rapportées et des phrases complètes qui les reliaient ont été omises.

3. Ce que le ministre des Chemins de fer a réellement dit sur la question, et tel que cela est rapporté dans les Débats n'est pas en contradiction avec la déclaration du discours du trône, et ne requiert aucune explication.

BUREAU DE POSTE AUXILIAIRE A TORONTO.

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Y a-t-il un bureau de poste auxiliaire au n° 253 chemin de l'Avenue, Toronto? Dans quel édifice est-il installé? Dans l'affirmative, qui tient ce bureau et quel est le coût annuel du service?

2. Y a-t-il un semblable bureau de poste au n° 1160 rue Yonge, Toronto? Dans l'affirmative, par qui est-il tenu, dans quel édifice est-il installé et quel est le coût annuel du service?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. Il y a un bureau de poste auxiliaire au n° 253 chemin de l'Avenue Toronto, lequel est connu sous la désignation de "bureau de poste auxiliaire n° 27". Ce bureau est sous la direction de M. E. G. Seyler. Les appointements payés aux fonctionnaires, y compris la commission sur la vente des timbres, etc., se sont élevés à $319.80 pour l'exercice terminé le 31 mars 1909. Le ministère ne sait pas le nom du propriétaire de l'édifice où se trouve ce bureau de poste.

2. Il y a un bureau de poste auxiliaire au n° 1160 de la rue Yonge, lequel est connu sous le nom de bureau auxiliaire de Toronto-nord. Ce bureau est sous la direction de M. James A. McKenzie. Les appointements que reçoit ce fonctionnaire, y compris sa commission sur la vente des timbres, représentaient $549.33 pour l'exercice terminé le 31 mars 1909.

Le département ignore le nom du propriétaire de la bâtisse où se trouve ce bureau de poste. Les divers bureaux de poste auxiliaires, ainsi que les boîtes postales de la ville de Toronto, dépendent tous d'un seul marché passé entre le ministère et M. Newell.

M. JAMES H. McKENZIE.

L'hon. M. FOSTER demande:

M. James H. McKenzie se trouve-t-il fonctionnaire du Revenu de l'intérieur à Toronto? Dans l'affirmative, quelles sont ses fonctions, quels sont ses appointements et quelle partie de son temps consacre-t-il à son emploi?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur et des Mines): M. James H. McKenzie est à l'emploi de la division d'accise du ministère du Revenu de l'intérieur à Toronto. Il remplit les fonctions de sous-percepteur aux appointements de $1,700 par année, et il consacre tout son temps à l'exercice de ses fonctions officielles.

CARABINES DE LA REINE.

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Le Gouvernement a-t-il été informé que les carabiniers de la Reine partiront pour l'Angleterre au cours de l'été prochain pour prendre part aux manœuvres d'Aldershot?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement se propose-t-il d'acquitter une partie des dépenses du régiment?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense):

a) Oui.

b) Non.

CONCESSIONS DE COUPES DE FOIN ET DE BOIS AU MANITOBA.

M. W. H. SHARPE demande:

1. Quel est le montant perçu par le Gouvernement durant les années 1908-1909 provenant des concessions de coupe de foin sur les terres fédérales au Manitoba?

2. Quel est le montant perçu par le Gouvernement au cours des exercices 1908-1909 provenant des concessions de coupe de bois sur les terres fédérales du Manitoba?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur et surintendant général des Affaires indiennes):

1. 1908, $859.25; 1909, $762.85.

2. Le revenu total des concessions de coupe de bois en 1908 s'est élevé à $44,932.50; en 1909, ils ont représenté une valeur de $38,042.98.

LA SURTAXE ALLEMANDE.

M. ARMSTRONG: Avant que l'on passe à l'ordre du jour, j'aimerais poser à l'honorable ministre des Finances quelques questions relativement à la convention passée avec l'Allemagne et dont copie a été déposée, hier soir, par l'honorable ministre. Ce que l'on appelle la convention tarifaire avec l'Allemagne représente-t-il le tarif allemand le moins élevé? La liste qu'on nous a remise contient-elle tous les articles qu'on pourrait exporter en Allemagne en bénéficiant de la clause de faveur, et accordons-nous l'accès de nos marchés à tous les produits allemands aux conditions de notre tarif général, alors que l'Allemagne ne nous accorde qu'en partie les avantages de son tarif le plus favorable? L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de déposer sur le bureau de la Chambre la correspondance et les pièces relatives aux négociations qui ont précédé la convention actuelle passée entre le Gouvernement et l'Allemagne?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Il n'y a pas d'autre renseignement à déposer que ceux dont la Chambre est maintenant en possession. Des négociations se sont poursuivies; elles ont consisté surtout en entrevues personnelles du ministre des Finances avec les représentants du gouvernement allemand. La correspondance échangée n'est ni considérable ni importante, mais elle revêt nécessairement une nature confidentielle. Il n'y a donc pas lieu de déposer d'autres documents. On demande si les objets mentionnés sont tous des marchandises que nous pourrions expédier en Allemagne. C'est une question d'opinion sur laquelle chaque membre de la députation pourra exercer son propre jugement. Nous croyons que cette liste comprend les articles les plus importants et qui représentent la plus grande valeur pour les exportateurs canadiens. Que l'un ou l'autre des articles inscrits à cette liste représente une valeur plus ou moins grande que d'autres marchandises, c'est là, à mon avis, une question d'opinion. Quoi qu'il en soit, nous croyons que cette liste comprend les articles les plus importants.

Mon honorable ami demande encore si nous permettons l'entrée au Canada des marchandises allemandes sous l'empire de notre tarif général, alors que l'Allemagne n'offre, en retour, qu'une liste limitée des articles que nous pouvons expédier à l'Allemagne. Cela est exact, mais il faut se rappeler que nous n'accordons pas à l'Allemagne le traitement de la nation la plus favorisée. En vertu de cet accord, nous ne concédons pas à l'empire allemand tout ce que nous aurions été prêts à lui accorder à une phase moins avancée des négociations; nous lui refusons les avantages du traité que nous avons conclu avec la France. Cette question sera l'objet d'autres pourparlers, si l'on constate qu'il est dans l'intérêt du Canada de poursuivre les négociations. Aux termes de l'accord intervenu, nous supprimons simplement la surtaxe; en retour, l'Allemagne nous accorde les avantages de son tarif le moins élevé sur une liste d'articles énumérés qui, dans l'estime du Gouvernement, sont les articles les plus importants pour l'exportateur canadien.

M. ARMSTRONG: L'honorable ministre a-t-il tenu compte du fait que certaines industries ont été fondées au Canada sous le régime de la surtaxe en question et qu'elles ont besoin, peut-être d'un autre traitement que celui qu'on leur impose?

L'hon. M. FIELDING: Je ne crois pas que mon honorable ami ait raison de dire que certaines industries ont été créées en Canada à l'abri de la surtaxe. Ç'a été une mesure de guerre. L'Allemagne nous a demandé de lui accorder sur les marchés du Canada le traitement dont bénéficient les produits de la Grande-Bretagne. C'est là-dessus qu'on s'est disputé. Tant que l'Allemagne a soutenu cette prétention, nous n'avons pas pu nous entendre avec elle. Aussitôt que l'Allemagne eut renoncé à cette manière de voir, nous avons pu négocier avec ce pays. Je suis certain qu'aucun manufacturier du Canada qui a étudié quelque peu la question de cette surtaxe, n'ignore que cette surtaxe a été, si je puis m'exprimer ainsi, une menace de guerre commerciale, et du moment que l'Allemagne renonçait à ses prétentions, jugées par nous insoutenables, de ces années dernières, nous avons pu faire disparaître cette surtaxe, tout en conservant, comme nous le faisons aujourd'hui, notre tarif général qui est la base sur laquelle, je crois, toutes nos manufactures se sont établies depuis quelques années.

M. LALOR: L'honorable ministre a-t-il étudié ou étudiera-t-il la question de la suppression des droits sur la matière première dont se servent nos manufacturiers dont l'industrie se trouverait sérieusement atteinte par la disparition de la surtaxe allemande? Je parle avec connaissance de cause et, d'après mon expérience, surtout en ce qui a trait à l'industrie du tricot qui se trouverait vivement affectée si l'on faisait disparaître ce droit. Ce ne serait pas agir, semble-t-il, avec justice à l'égard de ces fabricants en imposant des droits si lourds sur la matière première, maintenant que par l'application du tarif général ils vont subir la concurrence des fabriques allemandes.

L'hon. M. FIELDING: Qu'est-ce qu'entend dire mon honorable ami en parlant de matière brute relativement à cette industrie? Il est plutôt difficile de répondre d'une façon générale.

M. LALOR: Le fil de coton mercerisé à brin plus épais que le n° 40 qui est maintenant soumis à un droit de 25 p. 100 d'après le tarif actuel, quand il est importé d'autres pays que la Grande-Bretagne, et de 17½ p. 100 quand il est importé de la Grande-Bretagne.

Nul fibre de cette classe n'est fabriqué au Canada; on ne trouve pas en notre pays des industriels qui se livrent à ce commerce particulier. Cependant, on se sert grandement de cet article. J'importe moi-même de ces marchandises pour un montant d'environ £100,000, et avec un tarif de 17½ p. 100 contre la Grande-Bretagne et de 25 p. 100 contre les Etats-Unis, nous ne sommes pas en état de faire concurrence aux produits allemands de la même classe qui nous sont expédiés ici.

L'hon. M. FIELDING: Cette question relève de l'application du tarif général du Canada et il me serait difficile, en vérité, de lui répondre sur-le-champ. Je ne puis voir en quoi cela pourrait se rapporetr à la surtaxe dont il est question, car cette surtaxe n'a pas été adoptée comme mesure de revenu ni même est-elle une mesure de protection; cette surtaxe se trouve au-dessus de tout ce qui touche au revenu et à la protection sur lesquels est basé le tarif canadien. On a imposé cette surtaxe pour faire contre-pied à l'attitude hostile de l'Allemagne, et lorsque cette dernière modifira ses procédés, nous avons cru devoir faire disparaître la surtaxe. La question de mon honorable ami se rapporterait à la question plus générale des droits imposés sur la matière première, et je ne saurais y répondre sans préparation.

M. R. L. BORDEN: L'honorable ministre des Finances voudra-t-il nous indiquer la différence précise, s'il en existe une, entre le traitement accordé par l'Allemagne au Canada d'après cette nouvelle convention, et celui accordé par l'Allemagne au reste de l'empire relativement aux questions tarifaires?

L'hon. M. FIELDING: Je crois savoir que la Grande-Bretagne reçoit tous les avantages du tarif conventionnel, et qu'en retour elle garantit à l'Allemagne les conditions tarifaires les plus avantageuses qu'elle accorde à tout autre pays étranger. Nous avons refusé, et pour d'excellentes raisons, je crois, de faire bénéficier l'Allemagne des conditions les plus avantageuses que nous accordons à tout autre pays étranger, et en cela, nous n'avons conclu qu'une entente partielle. Nous avons le bénéfice du tarif conventionnel allemand pour une liste d'articles énumérés en retour de l'abolition de cette surtaxe. La Grande-Bretagne bénéficiera pleinement du tarif conventionnel sans restriction aucune.

M. R. L. BORDEN : Je parle de l'empire comme constituant un tout. L'honorable ministre veut-il dire que l'expression Grande-Bretagne comprend tout le reste de l'empire, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Sud-Africain, etc.? Ma question s'applique surtout au cas de ces colonies.

L'hon. M. FIELDING: Toutes les colonies autonomes, cela va sans dire, dans toutes les récentes négociations, sont traitées indépendamment du Royaume-Uni. Je m'enquerrai de ce qui regarde l'Australie et la Nouvelle-Zélande à ce point de vue-là.

M. R. L. BORDEN: Il s'agit simplement de se rappeler, si je ne me trompe, qu'après la dénonciation du traité avec l'Allemagne, une autre convention intervint entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne, d'après laquelle les conditions de cette convention s'appliquaient à tous les dominions de l'empire, à l'exception du Canada.

J'aimerais savoir, si oui ou non, ce qu'on appelle le tarif conventionnel allemand a sa pleine application en ce qui regarde la Grande-Bretagne seulement, ou s'il est applicable aussi au reste de l'empire aux mêmes conditions.

L'hon. M. FIELDING: Je me renseignerai plus complètement à cet égard, mais la condition indispensable en tout cas serait que toute partie de l'empire recevant le bénéfice du tarif conventionnel allemand assure en retour à l'Allemagne le traitement de la nation la plus favorisée; et comme nous ne sommes pas préparés pour le moment à faire cette concession, nous ne serions pas dans les conditions voulues pour réclamer le plein bénéfice du tarif conventionnel. Toutefois, c'est affaire de raisonnement. Je vais chercher à me renseigner.

M. R. L. BORDEN: Ce n'est pas entièrement affaire de raisonnement; cela dépendrait plutôt des conditions du traité.

L'hon. M. FIELDING: Il me paraît très clair que le bénéfice du tarif conventionnel allemand ne sera pleinement accordé qu'aux parties de l'empire qui sont disposées à assurer en retour le traitement de la nation la plus favorisée. C'est la condition préalable, et je ne pense pas faire erreur là-dessus; mais je m'en assurerai, suivant le conseil donné par l'honorable représentant.

DEMANDES DE RAPPORTS.

M. LENNOX: Je désire signaler à l'attention du ministre des Chemins de fer (M. Graham) le retard qui se produit dans le dépôt d'un état relatif à la construction du chemin de fer transcontinental, demandé le 24 janvier dernier. J'ai raison de croire, d'après certaines rumeurs qui me sont parvenues, que l'état est prêt depuis quelque temps déjà, bien qu'il n'ait pas été déposé sur le bureau.

M. STAPLES: Je signale à l'attention du directeur général des Postes (M. Lemieux) l'ordre émis par la Chambre pour le dépôt de certains papiers relatifs à l'établissement d'un bureau de poste à Saint-Charles dans la circonscription de Macdonald; j'aimerais savoir quand ces documents seront déposés.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Je verrai à ce qu'ils soient déposés le plus tôt possible.

M. OWEN: Je prie le directeur général des Postes (M. Lemieux) de dire s'il a ordonné que tous les colis transmis par poste recommandée fassent l'objet d'une récépissé de la part du destinataire avant de lui être remis?

L'hon. M. LEMIEUX: Si l'honorable député (M. Owen) veut inscrire sa question au feuilleton, je lui répondrai. C'est un ordre du département qui a pu être émis hors de ma connaissance.

M. MAGRATH: Je signale à l'attention du directeur général des Postes un dossier demandé le 13 décembre, ainsi qu'un rapport déposé par le ministre des Travaux publics le 20 janvier. Il s'agissait de rapports, documents et correspondances échangées entre les deux départements, ainsi que d'autres papiers relatifs à l'établissement d'installations postales convenables à Lethbridge. Le dossier a évidemment été préparé au ministère des Travaux publics, mais certaines omissions ont dû échapper à l'attention des employés de l'honorable ministre, car on n'y trouve aucune correspondance avec son département, et je sais qu'un échange de correspondances a eu lieu.

L'hon. M. LEMIEUX: J'irai aux renseignements pour m'assurer si quelque chose a été omis, mais je ne le crois pas. Je dirai à l'honorable représentant que ses vœux à cet égard ont été comblés. Je sais qu'il s'est intéressé à l'établissement de ce bureau de poste de Lethbridge, mais il ignore peut-être que Lethbridge a été doté d'installations postales convenables. Du reste, je verrai à ce que la correspondance soit toute déposée.

M. MAGRATH: Je remercie le ministre d'avoir bien voulu me fournir ce renseignement, qu'on m'avait, cependant, déjà communiqué de Lethbridge.

L'hon. M. LEMIEUX: Ce qui fait voir que le service postal fonctionne bien.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL DE LA MARINE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de sir Wilfrid Laurier tendant à la 2e lecture du projet de loi (n° 95), relatif à la marine du Canada, ainsi que sur le projet d'amendement de M. Borden et le sous-amendement de M. Monk.

M. A. M. BEAUPARLANT (Saint-Hyacinthe) (texte): Monsieur l'Orateur, ma première parole est une parole de remerciement à l'adresse de mon honorable ami de Victoria, Nouveau-Brunswick (M. Michaud), qui a bien voulu, à ma demande, proposer le renvoi du débat hier soir en mon nom, ma condition de santé ne me permettant pas de parler à cette heure avancée de la nuit. Je lui avais demandé ce service qu'il m'a bienveillamment rendu. Je dois aussi les mêmes remerciements à cette Chambre qui a bien voulu ne pas objecter à cette procédure, laquelle, d'ailleurs, est d'usage.

J'ai eu le plaisir d'entendre une partie du discours de l'honorable député de Kootenay (M. Goodeve). Je puis le féliciter sur la manière habile dont il a présenté ses idées, que je n'approuve pas du reste. Mais il n'y a rien de parfait en ce monde et j'ai deux reproches à lui adresser. D'abord, il n'aurait pas dû faire, sur l'administration du département de la Marine, les remarques qu'il a formulées. Il est possible qu'il soit juste que l'homme public qui jouit de la faveur publique soit comptable de ses actes à l'opinion publique, même quand il est retenu par la maladie à sa maison, mais au moins, dans ce cas, l'honorable député aurait dû avoir la loyauté de dire en quoi l'administration du département de la Marine a été défectueuse en autant que le ministre est concerné, et surtout; de signaler quelques preuves à l'appui de ses dires, ce en quoi il a été d'un silence complet. Il s'est borné à quelques généralités plus ou moins bienveillantes à l'adresse du ministre retenu à sa maison par la grave maladie que l'on sait, et sans indiquer la moindre preuve, j'y insiste, malgré toute une session et une longue en-

quête employées par ses amis et lui à en chercher. En second lieu, l'honorable député n'est pas logique en reprochant au Gouvernement de vouloir mettre la marine projetée sous la direction du département du même nom sans consultation populaire, quand, l'instant d'après, il déclare appuyer la proposition du chef de l'opposition qui demande d'envoyer en Angleterre, sans délai, l'équivalent de deux bateaux du dernier type, ou environ 25 millions de dollars, sans aucune consultation populaire.

J'aborde maintenant la question soumise qui en est à son quatrième débat en cette Chambre depuis moins d'un an. C'est dire que les statistiques qui s'y rapportent le plus étroitement commencent à être passablement épuisées. Elle a en outre été débattue à la conférence dernière à Londres, à laquelle le Gouvernement canadien a été dignement représenté par les honorables ministres de la Marine (M. Brodeur) et de la Milice (sir Frederick Borden).

On prétend que la question est entièrement nouvelle. A la page 3075, édition anglaise non revisée des Débats, de cette année, mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) dit:

(Traduction). Il est incontestable que c'est une politique nouvelle et qu'on a, jusqu'à ce jour, caché au public son sens réel et sa véritable portée.

Puis à la page 3078 de la même édition:

(Traduction). Le premier ministre, ou quelque député de la droite, du moins, s'il appartient à la province de Québec, dira-t-il que même ce projet a été soumis à la population de cette province. Elle n'en a jamais entendu parler, ni en ces termes ni autrement, et elle n'a jamais eu l'occasion d'exprimer son opinion sur cet important sujet.

Pourtant, le mémorandum de 1902, déjà cité par l'honorable ministre des Postes (M. Lemieux) est bien formel. De plus, dans le débat du 13 mars 1903, antérieur aux deux élections générales dernières et qui a eu la publicité et le retentissement ordinaires, nous trouvons les nettes déclarations suivantes:

A la page 37 de la version française, M. R. L. Borden disait:

Les délibérations écrites de la conférence intercoloniale nous ont appris que le gouvernement canadien avait proposé la création d'un corps de défense maritime dans nos eaux.

Et l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) s'exprimait comme suit à la page 51:

J'estime que, en tant que nation—et c'est ce que nous prétendons être—nous devons nous charger de notre propre défense, et s'il faut pour cela accroître notre puissance militaire et maritime, je suis persuadé que le Parlement et la nation se feront un plaisir de fournir les deniers nécessaires.

M. BEAUPARLANT.

Puis l'honorable député de Jacques-Cartier lui-même (M. Monk), disait à la page 64:

Monsieur l'Orateur, j'ai écouté très attentivement le très honorable leader de cette Chambre, quand il a parlé de la conférence coloniale.

On ne saurait plus nettement accuser réception d'un avis.

En face de ces textes on ne devrait pas dire que la question est absolument nouvelle.

Il serait étonnant, au reste, qu'une question de cette importance ne développât quelques conditions nouvelles en étant traitée à fond.

Des hommes intéressés à assombrir toutes les situations prétendent aussi que l'autonomie de la marine à être créée est illusoire. Je n'en prends pas moins la responsabilité de dire que le principe du contrôle de chaque flotte par le gouvernement qui la construit est inséré dans ce bill, comme ce principe a prévalu à Londres en août dernier et en cette Chambre le 29 mars 1909.

Ce n'est cependant pas encore une solution idéale. Mieux vaudrait, naturellement, une flotte de commerce qu'une flotte de combat, et la solution idéale serait l'œuvre d'une conférence internationale comportant la fin de la guerre et pour toujours, mais l'humanité n'en est pas encore arrivée à ce point de perfectionnement, et c'est pour le moment, je crois, la solution la plus conciliable avec notre situation nationale et nos conditions politiques présentes.

Pas plus aujourd'hui, au reste, qu'à l'époque du débat primitif, le promoteur de cette législation, le député de Toronto-nord (M. Foster), non plus que le Gouvernement, ne doivent s'attendre à ce que nous accueillions ce projet de dépense d'un caractère militaire avec autant de sympathie et d'empressement que s'il s'agissait, par exemple, de l'agriculture qui produit, ou de l'industrie qui transforme la matière première de façon à l'appliquer aux besoins de l'homme, ou encore du commerce, intermédiaire entre ces deux arts principaux. Il est naturel qu'on n'acceuille pas aussi bien ce qui est destiné à détruire que ce qui produit la subsistance et le bien-être. Aussi est-il élémentaire pour chacun des membres de cette Chambre et pour chacun des citoyens de ce pays que nous ne traitions une dépense de ce genre que parce qu'elle serait ou deviendrait nécessaire avec notre développement, et qu'en attendant que les différentes nations s'entendent, pour régler leurs querelles, sur des moyens tenant plus de la justice et moins du hasard ou de la force que le heurt des escadres et le jeu les explosifs de toute nature.

Nous pourrions peut-être aussi attendre encore, comme le voudrait l'honorable député de Jacques-Cartier et d'autres. Nous n'avons pas été attaqués depuis longtemps. Il n'y a pas de danger d'attaque prochaine. Une flotte naissante ne nous met pas en position de faire face aux éventualités pour plusieurs années encore. Nos relations avec l'Angleterre et le voisinage des Etats-Unis, tout cela constitue des objections au projet ministériel ou des garanties de sécurité pour nous. D'un autre côté, le propriétaire qui serait, sans inconvénient, resté des années sans assurance, ne peut être certain d'être aussi heureux toujours à l'avenir. On conviendra, en second lieu, que c'est être en retard que d'attendre d'être attaqué pour pourvoir à ses moyens de défense. Quant à la troisième objection, si les Etats-Unis et le Japon qui sont d'organisation et de développement récents, eussent tenu ce langage il y a 50 ou 60 ans, ils ne seraient pas devenus les puissances que nous connaissons aujourd'hui. Enfin, malgré les qualités substantielles qu'il nous faut reconnaître au peuple d'Angleterre, malgré les sympathies sincères que nous pouvons avoir, que, pour ma part, j'ai pour la république américaine et ses institutions, ni le sujet britannique de la métropole, ni le citoyen américain ne seront bien aises de se taxer à la fois pour leur défense et pour la nôtre. Et s'ils nous valent quelques avantages, ou s'ils viennent nous défendre à leurs propres frais, nous devrons nous attendre à faire raison de leurs services soit dans nos remaniements de tarif, soit dans le règlement de nos rapports de voisinage, soit sous forme de conditions dans les traités qui suivront, soit en soldant la note qui ne manquerait pas de nous être présentée et qui serait proportionnée,—nous devons nous y attendre également,—aux sacrifices accomplis et aux risques encourus par ceux qui auraient avancé les fonds nécessaires à l'opération, ou encore, par le voisin ou l'allié officieux qui serait venu nous aider, retenant certains avantages substanciels, ou quelque joli coin de notre territoire, comme les Etats-Unis ont fait en gardant Porto-Rico pour avoir aidé Cuba contre l'Espagne il y a dix ans, comme la France l'a fait en se réservant la Savoie pour s'indemniser d'avoir aidé l'Italie contre l'Autriche en 1860, comme l'a fait l'Angleterre en trouvant moyen de se faire transporter la majorité des actions du canal de Suez, puis en prenant virtuellement l'autorité sur l'Egypte, après être allée démêler les affaires financières égyptiennes passablement embrouillées par un khédive quelconque.

Dans une éventualité pareille, le Cap-Breton qui, du pôle Nord au pôle Sud, est le point principal de la côte de l'Atlantique où l'on trouve des mines de charbon, ne manquerait pas de provoquer la convoitise américaine et l'on comprend combien serait modifié le contrôle du golfe et du fleuve Saint-Laurent si le Cap-Breton passait à un pouvoir étranger.

Celui qui prétend qu'un gouvernement soit américain, français, anglais ou autre, prélèverait sur ses administrés l'impôt de l'argent et celui du sang pour protéger gratuitement les intérêts quelconques, le commerce et la sécurité d'un autre pays, ne rend pas justice à ceux qui l'écoutent ou qui le lisent avec confiance.

Non, monsieur l'Orateur, il n'y a jamais eu, il n'y a pas encore aujourd'hui un seul pays au monde qui n'ait eu ou qui n'ait à se défendre par lui-même ou par d'autres, mais à ses frais.

Je ne suis ni plus prodigue ni plus brave que le plus convaincu des pacifistes. Je suis, aussi, antimilitariste, et j'espère que cette théorie idéale finira par prévaloir. D'un autre côté, aussi longtemps que les conditions internationales seront ce qu'elles sont encore aujourd'hui, je ne puis consentir à voir le Canada rester le seul pays au monde ayant des côtes à protéger sans un seul bateau propre à cette fin.

La part de justice qu'encore aujourd'hui on laisse à celui qu'on sait n'être pas en état de se défendre, est toujours trop petite pour que, non seulement la fierté nationale, mais même la simple dignité humaine et l'instinct de la conservation de soi-même et de son bien nous permette de nous en contenter.

Nous savons que la présente question n'était pas populaire, au début, dans la province de Québec. Il est des questions qu'il est bon de commencer à étudier par le chapitre des inconvénients. Celle d'une dépense aussi considérable pour des fins militaires est de ce nombre. En outre, nos adversaires avaient pris les devants. Mais si cette politique a ses inconvénients et ses objections, elle a aussi ses nécessités et ses raisons de prudence, de prestige et de protection et, dans Québec, comme dans tout le pays, tout sera pris en considération. Et quand, autorisés par la vérité, nous pourrons dire à la province de Québec que ses représentants oppositionnistes,—qui ne veulent rien faire,—applaudissaient à tout rompre le chef de l'opposition faisant un discours qui concluait à l'envoi immédiat de l'équivalent de deux Dreadnought—ou environ $25,000,000, conclusion qui était connue d'avance—et quand nous pourrons ajouter que la grande majorité de l'opposition, qui veut ainsi donner sans retard, applaudissait de même le député de Jacques-Cartier et ses quelques suivants,—les électeurs de la province de Québec et des autres parties du pays qui n'aiment pas les doubles jeux, diront, comme ils ont dit depuis 1896, qu'ils préfèrent l'attitude franche du Gouvernement qui, pour toutes les par-

ties du pays, pour tous les groupes de population, déclare que nous sommes arrivés à l'âge où, devenus hommes, nous devons nous conduire en hommes et voir à nous protéger par nous-mêmes, ce qui est plus satisfaisant et, en définitive, nous coûtera moins cher.

On paraît prétendre que si l'on consultait le peuple de tout le pays, le résultat serait contre la dépense projetée. S'il devait en être ainsi, croit-on que le chef de l'opposition, après avoir sondé l'opinion depuis dix mois, irait encore plus loin qu'il ne l'aurait résolu avec le Gouvernement, le 29 mars dernier?

On peut aller recueillir des approbations devant des auditoires composés, en grande majorité, d'adversaires du Gouvernement,—ce qu'ils ont le droit d'être,—qui n'ont pas besoin des arguments ressortant de cette question pour nous combattre. Il est facile de signaler des inconvénients dans une mesure de cette importance, mais il est bien des choses aussi qui restent sans explication après l'exposé des prétentions de nos adversaires.

Si l'Angleterre et les Etats-Unis doivent nous dispenser d'une marine, il vaut bien mieux être colonie que pays souverain. Ce serait le citoyen qui paierait tribut au colon. Ceci n'est certainement pas conforme aux faits et il y a, à l'encontre de cette prétention, le jugement universel et constant des peuples. Il n'est pas d'exemple qu'une nation ait préféré, comme sort définitif et permanent, la condition coloniale à l'état souverain.

Si une marine était inutile, comment se fait-il que toutes les nations qui comptent dans le monde en aient une?

On dit qu'il n'y a pas de danger d'attaque. Le danger n'est certainement pas immédiat, mais le Canada, avec ses villes neuves et actives et ses vastes plaines est le pays qui a le plus d'attraits pour les immigrants des vieux continents, et si le Japon a eu l'énergie de mettre en question les règlements des écoles de Californie, pour protéger les enfants japonais qui fréquentaient ces écoles, il pourrait bien se permettre de dire son mot relativement à nos lois d'immigration. Mais le Japon qu'on connaissait à peine, il y a cinquante ans, a une flotte déjà devenue puissante.

Il y a quelques jours à peine la diplomatie anglaise, appuyée du prestige de sa marine, nous faisait indemniser d'une somme de $50,000 pour la saisie illégale d'un de nos bateaux pêcheurs sur les côtes de l'Uruguay.

Souvent la marine n'est pas nécessaire, et tant mieux, c'est quand nous en avons une, en vertu du principe que je n'aime guère, mais qui comporte parfois des vérités qui s'imposent: "Si vis pacem, para bellum".

M. BEAUPARLANT.

Dans ses remarques du 3 février, l'honorable député de Jacques-Cartier rappelle un incident des malheureux événements de 1837, celui où un officier anglais présent en cour martiale au procès d'un patriote, s'amusait à faire de lui un croquis le représentant tel qu'il serait sur l'échafaud. Or il n'est pas un seul membre de cette Chambre, pas un citoyen de ce pays, anglais ou français, qui ne répudie un pareil manque d'humanité, de si cyniques insultes au malheur. Celui même qui s'en est fait l'auteur a dû en rougir après que l'effervescence du moment se fut un peu dissipée. Je ne vois pas en quoi le député de Jacques-Cartier puisse compter tirer un argument pour ou contre le présent projet ministériel. Des dénis de justice de ce genre ne sauraient être imputés à nos ancêtres politiques qui en ont été les victimes et non les auteurs

Dans ce même débat du 3 févirer l'honorable député de Toronto-nord peignait l'ancien premier ministre de Québec, feu Honoré Mercier, sous un jour peu favorable. Il le montrait comme un anglophobe et en cela il parlait d'un homme qu'il ne connaissait qu'imparfaitement. Mercier, tout puissant à Québec en 1888 a été sympathique à Ontario. Tout le monde se rappelle la forme qu'à prise cette sympathie en 1890, alors qu'un malheureux incendie avait presque détruit l'université de Toronto. Je ne rappellerais pas ce fait pour le fait lui-même mais seulement pour la significaton qui s'en dégage et pour répudier les observations que le député de Toronto a faites à sa mémoire le 10 février. Si cet honorable député se renseignait mieux sur les hommes de Québec il modifierait plus d'un de ses discours.

Maintenant, quant à ceux qui voudraient purement et simplement donner de l'argent ou l'équivalent de deux vaisseaux Dreadnought. . .

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

M. BEAUPARLANT: Certainement.

M. PAQUET: L'honorable député de Saint-Hyacinthe se déclare prêt à défendre le Canada sur terre et sur mer, mais est-il prêt à dire qu'il approuve la participation en cas d'urgence, suivant l'article 18 du bill, à toutes les guerres de l'Empire?

M. BEAUPARLANT: Si l'honorable député veut bien attendre, il verra, par la conclusion de mes remarques, quelle attitude j'entends prendre. Je me propose de voter en faveur du bill et de l'article 18, sous réserve des modifications qui pourraient être faites en comité général.

M. PAQUET: Vous êtes donc en faveur de la participation du Canada aux guerres de l'empire?

M. BEAUPARLANT: Pour ma part, je ne m'interdirai certainement pas la faculté de faire alliance avec qui je croirai cette alliance utile à mon pays. J'ai autant le droit, comme Canadien français, de faire alliance avec l'Angleterre quand je croirai la chose favorable au Canada, que les Français de France eux-mêmes qui se sont unis à l'Angleterre pour la guerre de Crimée en 1854. J'aime autant ma qualité de Canadien français que le député de l'Islet, et c'est précisément dans le désir et avec la conviction de faire mon devoir comme tel, que je ne me fermerai aucune voie d'être utile au Canada, suivant les circonstances, sous le contrôle et la responsabilité, vis-à-vis les représentants du peuple canadien, du ministre de la Marine du Canada. Je ne ferais pas mon devoir de Canadien franmais si je déclarais ne vouloir jamais faire telle alliance déterminée, dans une circonstance spéciale, lors même que cette alliance dût nous être utile.

Ceux maintenant qui voudraient donner purement et simplement, sans délai et sans condition, $25,000,000 ou toute autre somme, ou qui, en da'utres termes, voudraient remettre tout l'armement collectif sous l'autorité exclusive de la métropole, paraissent croire à l'impossibilité de conflits entre la métropole et les colonies, où ils seraient disposés, le cas échéant, à s'en rapporter à la discrétion de la partie adverse.

Or, ceci n'est conforme ni à l'amour de la liberté de l'Anglo-Saxon, ni au souci de ses droits, ni à la légitime prétention qu'il a toujours eue de conduire lui-même ses affaires.

Et le conflit est chose qui ne se produit pas qu'entre nations étrangères. Les colonies espagnoles de l'Amérique du Sud, les colons américains de l'Amérique du Nord, populations bien homogènes et respectivement d'origine espagnole et anglo-saxonne bien authentique, n'ont pas toujours eu les mêmes intérêts ni les mêmes vues que la métropole. Le Nord et le Sud des Etats-Unis devenus indépendants n'ont pas toujours eu sur tout, non plus, des idées communes. Le bi-métalisme monétaire n'a pas aussi vivement enfiévré l'Est et l'Ouest de ce même pays, mais il y a aussi donné lieu à des divergences sérieuses.

Ici, au Canada, la Colombie-Anglaise n'a pas toujours pensé comme les autres provinces sur la question de l'immigration orientale, mon éloquent ami de Nanaïmo (M. Ralph Smith), en sait quelque chose—ni sur celle de ses rapports financiers avec le gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial d'Ontario ont aussi différé, notamment sur la question des licences, divergence qui s'est traduite devant le conseil privé dans la cause de Hodge, assez peu importante, au reste, quant au montant en jeu. La province de Québec n'a pas manqué, non plus, de différer avec les autres provinces. Enfin, en Angleterre même, pays où l'ordre et l'esprit public existent à un haut degré et dans des conditions de stabilité remarquables, les vues n'ont pas toujours été unanimes non plus sur toutes les questions importantes.

Mais on dira que c'est là de l'administration intérieure, et que, lorsqu'il s'agit de défense nationale, toutes les énergies nationales doivent converger vers un même but. Mais alors, il faudrait, au moins, pourvoir à la représentation là où l'on entend créer des obligations nouvelles. Et le plan du député de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes) que je n'approuve pas, serait au moins plus conforme au principe: "no taxation without representation," que le système consistant à donner à un pays dans l'administration duquel nous n'avons rien à faire ni rien à dire.

Si, maintenant, dans un même pays, il est des intérêts distincts et des vues différentes, à plus forte raison il en est ou il il y en aura entre des pays que des océans séparent. Et le texte diplomatique, le langage d'augure, qui feint d'ignorer et néglige ces éventualités, cache nécessairement derrière ses formules des réticences et des arrière-pensées.

Celui qui se désarme complètement n'a plus qu'à renoncer complètement à ses prétentions. Or la proposition acceptée à la conférence dernière et dont le principe subsiste dans le présent bill a, sur ce système, l'avantage de pourvoir à la protection des intérêts spéciaux du Canada, et si, comme nous avons lieu de l'espérer, la construction de la marine projetée se fait au Canada, de faire bénéficier le producteur et le travailleur canadien du fruit des sacrifices que nous allons faire. C'est pourquoi j'y adhère préférablement au plan de donner sans retour et en renonçant à toute maîtrise quelconque.

àEt c'est précisément cette libéralité de l'Angleterre qui lui assure l'attachement de ses colonies et contribue à la maintenir au rang qu'elle occupe dans le monde.

De toutes les possessions anglaises, l'Irlande seule a été dépouillée de son autonomie, de son gouvernement propre, et cela au début du siècle dernier. Or, je me trompe complètement s'il n'y a pas moins de sympathie à l'égard de l'Angleterre en Irlande qu'au Canada, en Australie, en Nouvelle-Zélande ou même dans l'Afrique du Sud, de conquête si récente pourtant.

L'égalité de condition et les bons procédés réciproques valent mieux que la force pour créer des alliances sincères et durables.

Mais c'est surtout à un autre point de vue que je voudrais traiter cette question.

Si l'idée humanitaire qui a inspiré la conférence de La Haye s'était complètement réalisée, la question qui nous occupe, et toutes ces questions de militarisme se trouveraient réglées d'une façon radicale, définitive et universelle. Et s'il était au pouvoir du Canada, dût-il lui en coûter plus que la dépense projetée aux fins d'une marine, de se faire l'arbitre définitif, de devenir la cause déterminante de la réalisation de cette idée, je ne dis pas que je combattrais la mesure du Gouvernement, il n'y aurait pas lieu de le faire, car le Gouvernement, je le sais, ne la présenterait pas.

Ce sont naturellement les grandes puissances qui peuvent traiter ce sujet avec quelque efficacité. La voix d'une colonie, quelle que soit son importance, n'aurait pas d'écho. Seuls les pays souverains étaient représentés aux conférences de La Haye de 1899 et de 1907. Nos communications avec la métropole par voie de résolution sont au reste fréquentes. Et nous avons toujours ce moyen à notre disposition pour atteindre le concert international, si toutefois nous redoutons plus la pleine souveraineté, comme un isolement inquiétant, que d'autres colonies, alors moins fortes que nous, pourtant, ne l'ont redoutée.

La paix universelle est une question humanitaire dont le souci n'est interdit à personne. Or, nous pouvons dire qu'outre sa propre force et celle de ses colonies, l'Angleterre a dans la république américaine une alliée naturelle, puissante, et dans sa vieille rivale, la France, une amie du jour sur laquelle elle peut compter; et nous avons lieu de croire que ces trois puissantes voix réunies, avec celles qui suivraient naturellement, sont capables de faire adopter certaines clauses décisives du contrat de la paix universelle. Les Etats-Unis, la France et l'Angleterre qui ont eu la victoire dans la guerre compléteraient leur œuvre en ayant la victoire définitive de la paix.

Ces vues humanitaires ont été formulées par le délégué officiel des ouvriers anglais, M. Appleton, qui, à une conférence internationale tenue à Paris l'été dernier, exprimait ses regrets amers de ce qu'il se dépensait près de deux milliards en Angleterre pour l'armée et la marine, tandis que cent cinquante millions seulement s'y dépensaient pour l'instruction publique, les arts et les sciences. Et pourtant, l'Angleterre est une des pays du monde où l'instruction est le plus répandue et l'un des pays d'Europe, du moins, où le service militaire est le moins onéreux, puisqu'il n'y est pas même obligatoire.

Le sentiment de la France, à cet égard, est aussi, déjà, semi-officiellement connu. Dans un concours sur la question de savoir quel était le plus grand Français du XIXe siècle, organisé par un grand journal français, modestement désigné sous le vocable de "Petit Parisien", la majorité des abonnés qui représentent virtuellement l'opinion française, a relégué le militarisme au quatrième rang pour donner le premier au principe humanitaire qui s'impose de plus en plus à la raison et au sentiment non circonvenus, non viciés des hommes. C'est le bienfaiteur et non le destructeur de l'humanité, c'est le médecin Pasteur et non le grand capitaine Napoléon, que la France a, par ce plébiscite, proclamé son plus grand citoyen du siècle dernier.

Les pacifistes français et allemands oublient, les uns leurs querelles récentes, les autres leurs vieilles rancunes, pour se donner fraternellement la main et dénoncer les conflits armés périodiques et les perpétuels armements de leur gouvernement respectif.

Le président des Etats-Unis, M. Taft, et des hommes d'Etat canadiens—au nombre desquels était l'honorable ministre des Postes (M. Lemieux) que je vois en ce moment à son siège,—ont également, avec une satisfaction marquée, à l'occasion des fêtes récentes de Burlington, pris acte de cent années de paix entre le Canada et les Etats-Unis, et cela sur une frontière de trois mille milles de longueur.

Ici, au Canada, à Toronto même, dans ce foyer de loyalisme pourtant, vient de se former une société canadienne de la paix et de l'arbitrage dont sir William Mulock est le président et le docteur C. S. Eby, le secrétaire.

Dans un sermon prononcé à l'église presbytérienne de la rue Crescent de Montréal, un prédicateur anglais, le révérend F. W. Dickie, n'a pas craint de dénoncer devant un auditoire nombreux le mouvement militariste comme une honte pour la civilisation.

Enfin la double conférence de La Haye (1889-1907), par l'esprit humanitaire qui a inspirée la précision de son but, la plausibilité de ses méthodes et la sincérité évidente de ses promoteurs, est un événement d'un caractère encore inconnu jusqu'à nos jours.

La conscience humaine qui, depuis des siècles, ne concevrait pas qu'on décidât, par une rixe dans la rue, du bornage de deux terrains privés, commence à ne pas concevoir davantage qu'on règle en des batailles rangées la question des frontières de deux pays quelconques ou toute autre question internationale.

La morale ne varie pas avec les dimensions des objets en litige. Voilà, entre une infinité d'autres, des indices de tendance à la paix universelle, que les dix principaux chefs d'états d'Europe et d'Amérique devraient et pourraient rendre effectifs en les traduisant dans un code international définitif et permanent.

M. BEAUPARLANT.

Ce que les dix principaux chefs d'états d'Europe et d'Amérique n'osent pas ou ne croient pas pouvoir faire, les délégués universels des ouvriers des différents pays du monde qui doivent se réunir à Londres l'été prochain ont, dans leur programme, décidé de le tenter. Ils méritent à cet égard la reconnaissance universelle.

La mention d'un code international implique l'idée de la création de tribunaux. Les tribunaux sont des institutions humaines. Leur œuvre n'est pas parfaite, mais elle vaut encore mieux, au point de vue de l'équité, que le hasard du coup de sabre.

On a dit qu'il n'y a pas de shérif, d'huissier international pour mettre à exécution et faire respecter les ordonnances d'un tribunal universel. Ce serait alors le rôle de la force internationale collective et à laquelle chaque nation ne fournirait qu'un contingent bien moindre que le chiffre actuel de son armement. Et, si un huissier, un seul homme, peut faire respecter par tout un pays la volonté d'une nation, quelques milliers d'hommes peuvent faire respecter partout la volonté internationale.

Ce sont là quelques faits, des théories et des espérances pacifistes, mais il faut bien l'admettre, l'instinct de la querelle et de la guerre n'est pas encore extirpé des mœurs universelles.

Tout en protestant d'intentions pacifiques, c'est à qui s'armera le plus. La proposition de remettre à plus tard la solution des questions est ce qui obtenait le plus facilement l'unanimité à La Haye. Nous trouvons bien des réserves relativement aux propositions définitives. Et si nous ne voulons pas avoir à nous contenter de ce que les autres nations dédaignent, si nous voulons compter parmi les nations, autant au moins que quelques-unes des quarante-sept nations qui ont figuré à La Haye à notre exclusion, il nous faut bien faire quelque peu les sacrifices des nations viriles, mais toujours en attendant que les conflits internationaux soient forcément réglés par arbitrage.

Tout en orientant ainsi la politique canadienne suivant les circonstances, nous ne saurions trop dénoncer les sources principales des conflits internationaux qui sont l'ambition excessive des nations, des institutions et même des individus, le zèle doctrinaire outré, l'esprit de lucre, l'instinct de la conquête et, par dessus tout peut-être, le patriotisme mal entendu, ce patriotisme étroit qui ameute chaque nation contre le reste de l'humanité.

Le patriotisme tel qu'on l'entend et qu'on le prêche souvent est une chose funeste qui a fait plus de mal aux hommes que la somme réunie de leurs ambitions et de toutes leurs autres injustices.

Il arrive souvent qu'on prêche la passion jalouse de son pays. Or l'amour de son pays, qui est noble et beau, cesse de l'être si, pour subsister, il lui faut la haine des autres.

Qu'en France on prêche l'amour jaloux, exclusif de la France; qu'en Angleterre, on prêche l'amour jaloux, exclusif de l'Angleterre; qu'il en soit ainsi en Allemagne, aux Etats-Unis et dans chacun des autres pays du monde, et l'on s'imagine facilement quels combats acharnés s'ensuivront et quelles conditions affreuses seront faites à l'humanité entière.

Une doctrine ne saurait être bonne, si ses conséquences naturelles sont indéniablement mauvaises.

Si dans l'homme on voyait plutôt l'être humain que le compatriote ou l'étranger, les majorités, les grandes nations et les forts ne perdraient rien de leurs garanties, et les minorités, les petites nations et les faibles gagneraient quelque chose en amélioration de leur condition.

Qu'on cesse de fanatiser les différentes nations, et les ambitieux, individus, institutions ou nations, qui sont de tous les temps et de tous les pays, privés de la ressource inépuisable d'un héroisme naïf, se verront bientôt à court des bras armés nécessaires à l'accomplissement de leurs desseins.

Quand même on le décore du nom de patisme, ce sentiment d'exclusivisme n'est autre que l'égoïsme, et l'égoïsme national n'est ni plus généreux, ni plus désirable que l'égoïsme individuel, et les conséquences désastreuses qu'il détermine prennent naturellement les proportions qui s'étendent de l'individu à la nation.

Non, monsieur l'Orateur, malgré les progrès sensibles accomplis dans ce sens, le problème de la paix universelle n'est pas encore résolu. Et nous avons à choisir entre faire les sacrifices proportionnels des autres nations, ou consentir à nous contenter de ce qu'on voudra bien nous laisser. Or, l'histoire et l'expérience de chacun de nous nous ont depuis longtemps appris que si nous attendons la justice de la discrétion, de la bonne volonté des autres, nous nous trouverons à court.

Aussi longtemps que les rapports internationaux seront ce qu'ils sont encore aujourd'hui, nous n'avons pas le droit de nous laisser ainsi dépouiller et mépriser.

Nos adversaires demandent, au nom de ce que nous avons de plus cher, de ne rien faire, de ne pas même jeter les bases d'une marine canadienne. C'est là de la rhétorique qui peut plaire à un auditoire composé en presque totalité d'adversaires du Gouvernement qui ont besoin d'arguments nouveaux pour nous combattre, mais cela ne répond pas à la question qui se pose à un peuple qui a grandi et qui, comme l'enfant devenu homme, veut cesser de payer d'une façon ou d'une autre pour se faire protéger, puis se protéger lui-même. Nous pourrions également, et avec plus de rai-

son, à notre sens, dire que c'est au nom de ce que nous avons de plus cher que nous consentons à faire les sacrifices nécessaires, à nous préparer un sort autre que celui d'être les obligés, les serviteurs des autres nations, pour assurer au peuple canadien et à chacun de nos concitoyens la sécurité, l'estime, plus d'indépendance et de bien-être, soit au pays, soit à l'étranger, au négociant qui parcourt la mer, au cultivateur et à l'industriel qui lui fournissent son chargement. Pour le puissant comme pour le faible, pour le riche comme pour le pauvre, pour celui qui vit dans son pays comme pour celui qui est obligé de s'en éloigner, depuis le représentant diplomatique, au capitaine ou au membre de l'équipage du bateau pêcheur qui longe les côtes de pays étrangers, jusqu'au jeune homme qui va tenter fortune en cherchant un emploi dans un pays voisin, ou au hardi travailleur qui s'aventure dans les régions minières de l'Alaska et à l'humble ouvrier qui descend dans les mines de charbon de la Pennsylvanie, il vaut mieux appartenir à une nation estimée et respectée qu'à une nation ne jouissant d'aucune considération.

En résumé la dépense proposée est la moins désirable de sa nature. Il n'est pas nécessaire d'être oppositionniste pour en convenir. Elle s'impose cependant encore quand même dans les conditions internationales actuelles, si nous ne voulons pas avoir à nous contenter des parcelles de justice que les autres nations consentiraient à nous abandonner. Aussi longtemps que les autres nations feront des sacrifices pour s'armer, nous ne pouvons pas raisonnablement supposer qu'elles ne seront pas plus exigeantes que nous dans le partage du pouvoir, de la richesse, des avantages universels.

Et s'il faut encore, même au Canada, faire des sacrifices d'armement, au moins conservons-en la maîtrise et non seulement en principe ou pour la forme, mais pratiquement, de fait et pour toujours. Nous serons ainsi en meilleure posture dans la vie internationale et nous pourrons, de la sorte, compter sur des conditions plus favorables si nous devenons partie à un traité d'alliance ou autre avec d'autres nations.

Mais espérons qu'avant que ces vaisseaux que nous allons construire soient devenus vieux, soient devenus démodés devant les progrès de l'aviation et d'autres, les arbitres de la paix internationale auront fait ce qu'ils auraient dû faire depuis longtemps, auront apporté à la solution de cette question le contingent de bonne volonté nécessaire sous la forme de concessions réciproques suffisantes, et que ces vaisseaux, au lieu de continuer à servir à des conflits aussi onéreux que déraisonnables, seront, pour la plupart du moins, transformés, puis consacrés au commerce international, ce facteur si puissant de prospérité et de bien-être universels.

M. BEAUPARLANT

M. THOMAS CHISHOLM (Huron-est): Je regrette de n'avoir pu très bien saisir tout ce qu'a dit l'honorable député préopinant (M. Beauparlant). Cependant, si je ne me trompe, il a consacré une bonne partie de son discours à critiquer l'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) et l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Tout en applaudissant à son enthousiasme et à l'exubérance de son patriotisme, j'ai relevé dans son discours une certaine étroitesse, en ce que ses préoccupations ne paraissent pas s'étendre au delà des bornes de la province de Québec. Or, il importe dans cette matière de considérer le Dominion en bloc, de manifester un égal attachement envers toutes les parties du Dominion. La province de Québec ne comprend pas tout le Canada, et dans certains quartiers on semble être d'avis que la flotte en perspective devrait occuper en permanence l'embouchure du Saint-Laurent. Encore une fois, nous devrions nous préoccuper de la défense du Dominion tout entier, et même de celle de l'empire anglais dans son ensemble. Citoyens de cet empire, il nous incombe d'en assurer la sécurité. Je suis sûr que si la province de Québec était attaquée, la population des huit autres provinces se porterait comme un seul homme à son secours.

Monsieur l'Orateur, je suis ce débat très attentivement depuis plusieurs jours, et je me suis efforcé de me dégager à cet égard de toute idée préconçue. Je sens qu'il importe de mettre de côté dans la circonstance tout esprit de parti, et c'est avec une entière impartialité que j'aborde la discussion du sujet. Lorsque la question fut discutée en premier lieu, j'étais d'avis qu'il faudrait avoir une flotte canadienne, construite au Canada, par des Canadiens, et avec des matériaux obtenus au Canada. Cependant, à mesure que la discussion s'est poursuivie, une question s'est présentée à mon esprit avec persistance et j'ai attendu de jour en jour et d'heure en heure une réponse à cette question. Que ferons-nous pour la Grande-Bretagne si l'empire est attaqué d'ici à cinq ans? Rien ne nous assure que la paix se maintiendra et que l'Allemagne n'attaquera pas l'Angleterre d'ici là. Mais on nous déclare nettement qu'il faudra un an pour agrandir nos arsenaux maritimes, et quatre ans pour construire nos petits Bristols. Que ferons-nous si la guerre éclate dans l'intervalle? Les sept millions et demi de loyaux sujets du roi Edouard qui sont de ce côté-ci de l'Atlantique vont-ils rester les bras croisés pendant que la mère patrie sera aux mains d'ennemis qui la dépouilleront, et que notre bien-aimé souverain sera fait prisonnier comme jadis Napoléon III?

Allons-nous rester oisifs pendant cinq ans sans rien faire pour éviter cette catastrophe? Tant que l'on n'aura pas répondu à cette question, je sens que je ne pourrai approuver le projet soumis à nos délibérations.

Après avoir assez longtemps écouté cette discussion, je sens qu'il est de mon devoir de parler hardiment au sujet d'une question d'importance aussi vitale que la défense et la préservation du Canada et de l'empire britannique. Je le fais d'autant plus volontiers que je veux suggérer certaines idées qui, à mon sens, pourraient être utiles si elles sont convenablement étudiées, mais qui, je le crains, ne seront guère d'accord avec les vues du chef du Gouvernement ou celles du chef de l'opposition. Je dois dire, cependant, que quelques-uns de mes commettants et bon nombre d'autres, à l'opinion desquels j'attache la plus haute importance, semblent croire que mes vues sont saines, prudentes, économiques et conformes au sens pratique des affaires. Naturellement, je puis avoir tort, mais je ne demande pas mieux que d'être éclairé. Qu'il me soit permis de dire, toutefois, que, pour me convaincre, il faudra autre chose que des assertions gratuites. On a déjà essayé ce moyen auprès de moi et l'on n'a pas réussi. Il me faut des arguments logiques, fondés sur des faits reconnus et sur le sens commun. En attendant, je sens que je ne ferais pas mon devoir envers mon pays et envers mes commettants si je gardais le silence en cette Chambre, lorsqu'on se prépare, en ma présence, à donner force de loi à l'une des folies les plus graves et les plus redoutables qui aient jamais été perpétrées dans un pays civilisé. Mon devoir devient encore plus impérieux lorsque je constate que certains honorables membres de la gauche sont enclins à préconiser des mesures que je ne trouve pas tout-à-fait satisfaisantes. D'après ce que j'ai dit, vous comprendrez donc qu'à mon avis, ni l'un ni l'autre des deux grands partis politiques du Canada ne comprend exactement de quelle manière il pourrait le plus efficacement aider à la Grande-Bretagne en la présente conjoncture.

Qu'il y ait urgence, je n'en ai aucun doute. Nul n'a encore prouvé qu'il n'y a pas urgence. Le fait même que le gouvernement Asquith a soumis un budget imposant des taxes supplémentaires pour suppléer aux besoins pressants; qu'il demande beaucoup plus d'argent qu'à l'ordinaire, et que le budget était tellement impopulaire que le gouvernement Asquith a failli être renversé, démontre qu'il y a urgence. Depuis que l'élection est terminée, on a ordonné la construction de quatre Dreadnought supplémentaires, ce qui démontre que, dans la Grande-Bretagne du moins, l'on croit qu'il y a urgence. Les actes parlent plus haut que les paroles. Or, un cas d'urgence exige des mesures d'urgence, et ces mesures sont ordinairement d'une nature provisoire.

Il me paraît donc que tout ce que nous avons à faire maintenant, c'est de faire quelque arrangement provisoire qui puisse permettre à l'empire britannique de triompher de la crise actuelle. Autrefois, lorsqu'un grand général se trouvait en présence d'un cas d'urgence, sous forme d'un fleuve qui arrêtait la marche de son armée, il ne prenait pas le temps de construire un pont en pierre avec de fortes culées en maçonnerie massive, ni d'y superposer une structure en fer. S'il l'eut fait, lui et son armée se seraient trouvés dans une position très désavantageuse et auraient été anéantis. Au lieu de cela, il construisait un pont de bateaux sur lequel son armée passait en toute sûreté. Je suis prêt à démontrer comment le Canada pourrait donner à la Grande-Bretagne sept Dreadnought supplémentaires jusqu'à ce que la crise fût passée. On dira peut-être que c'est là une assertion téméraire, mais je demanderai aux honorables députés de ne pas me condamner avant d'avoir entendu l'exposé de mon plan. Outre cela, je crois pouvoir vous indiquer comment nous pouvons en même temps épargner au peuple canadien des millions et des millions de dollars sans dépenser, tant s'en faut, autant d'argent qu'il n'en faudra pour la mise à exécution de l'un ou de l'autre des plans proposés, tout simplement parce qu'il s'agira d'une mesure provisoire. Or, si j'entreprends de prouver ce fait important, il est nécessaire que j'examine le terrain avec soin et que j'établisse mes arguments sur une base solide, car il n'y a aucun doute que j'aurai contre moi toute la Chambre.

En premier lieu, je vais examiner la question des bassins de radoub. Je suis en faveur de l'agrandissement de nos bassins de radoub et je crois que sous ce rapport le Gouvernement est entré dans la bonne voie. Il est absolument nécessaire que nous agrandissions nos cales de radoub. Notre commerce et notre navigation l'exigent. Prenez la cale de radoub de Lévis près Québec, qui n'a que 600 pieds de longueur sur 62 pieds de largeur. Supposons que l'"Oceanic" désire venir à ce port; il mesure 685 pieds de longueur sur 68 de largeur et si un accident survenait à ce navire dans le fleuve Saint-Laurent, il ne pourrait être réparé de ce côté-ci de l'océan. Il lui faudrait refaire la traversée avant de pouvoir être réparé. Or, nous savons qu'un navire, lorsqu'il est avarié, tire ordinairement plus d'eau qu'auparavant. Je dis donc que le bassin de radoub de Lévis devrait être agrandi. Il y a un grand nombre d'autres navires qui viennent à Québec et qui sont trop gros pour entrer dans le bassin. Il y a sur l'océan des navires tels que le "Kaiser-Wilhelm-II", le "Deutschland", le "Cedric" et le "Baltic", dont les dimensions sont telles qu'elles rendent nécessaire l'agrandissement réitéré des cales de

radoub. Il n'y a pas si longtemps, il a fallu ramener l'"Empress of Ireland" de l'autre côté de l'océan pour le radouber.

Je dis, monsieur l'Orateur, que les besoins de notre commerce et de notre navigation exigent que ces cales de radoub soient agrandies. Si nous devons rivaliser avec un canal de l'Erié agrandi, approfondi et amélioré, il nous faut faire tout en notre possible pour conserver la bonne réputation de la route du Saint-Laurent, et voir à ce que les primes d'assurance sur cette route soient réduites. Pour ma part, je serais en faveur de l'agrandissement de la cale de radoub d'Halifax, et je dois dire ici que je serais en faveur de l'établissement d'une école navale à Halifax ou à tout autre endroit convenable. Je crois aussi que les cales de radoub de Saint-Jean (N.-B.) et d'Esquimault devraient être agrandies.

Mais, monsieur l'Orateur, je m'oppose à ce que ces améliorations soient portées au débit de la mère patrie, comme étant ce que nous aurions fait pour elle ou dans son intérêt. Dire cela, ce serait partir du principe d'après lequel si un homme avait en cette ville une belle maison entourée d'une belle pelouse, et si un cheminau venait l'attaquer dans son jardin, si un voisin venait à son aide et si, après la mêlée il était nécessaire de porter ce voisin dans la maison, de faire venir un chirurgien pour panser ses blessures après quoi il s'en irait et que le propriétaire, au lieu de le remercier d'être venu à son secours, lui disait: J'ai construit cette grande maison et aménagé ces terrains pour votre commodité et votre avantage spécial. De même, s'il arrive jamais qu'un vaisseau de guerre anglais soit avarié dans les eaux canadiennes, ce sera lorsqu'il viendra pour protéger les Canadiens pusillanimes qui ne veulent pas se défendre, et assurément nous devrions offrir à ces navires anglais le bénéfice de nos bassins de radoub jusqu'à ce qu'ils aient réparé leurs avaries.

Il y a une autre question qui, à mon avis, devrait être abordée par le Gouvernement, et c'est l'encouragement de l'aviation. Je crois que le Gouvernement aurait dû faire quelque chose pour MM. McCurdy et Baldwin, lorsqu'ils sont allés au camp militaire de Petewawa l'été dernier. On nous dit que le Gouvernement leur a donné l'usage de certains hangars sur le terrain, mais le moins que le Gouvernement aurait dû faire, c'eût été de payer leur transport aller et retour à cet endroit. Dans d'autres pays l'on étudie la question de la navigation de l'air et le Canada ne devrait pas rester en arrière. Je remarque qu'au cours d'une expérience faite en Californie, un homme s'est élevé dans un navire aérien et a pu laisser tomber 200 livres de sable sur une feuille de papier blanc mesurant dix pieds carrés.

Si l'art de l'aviation se perfectionne à ce point, il serait peut-être possible de détruire même les Dreadnoughts au moyen des aérostats. Nous savons ce qu'on fait en Angleterre sous ce rapport. Nous savons ce que le Zeppelin a fait en Allemagne, nous savons quels succès on a remportés en France. Pourquoi les Canadiens ne seraient-ils pas encouragés en ce qui concerne les progrès de l'aviation? Lorsqu'on considère que MM. McCurdy et Baldwin avaient pour les appuyer un homme de génie comme le docteur Graham Bell, l'inventeur du téléphone, assurément, le Gouvernement devrait leur accorder un encouragement pratique. Je remarque que M. Dunbevic, au cours d'une conférence devant le club des ingénieurs, à Toronto, a déclaré qu'il croit que le temps approche où les aérostats seront considérés comme offrant le mode de transport le plus sûr et le moins coûteux. et il ajoutait que le temps viendra peut-être où nous pourrons faire le tour du monde en soixante-dix heures. Assurément. il est possible que des développements merveilleux se produisent à l'avenir, lorsque de semblables observations sont écoutées par un corps aussi intelligent et aussi instruit que le club des ingénieurs. Or, pourquoi négligeons-nous ce puissant facteur lorsqu'il s'agit de la défense de notre pays? Le "Globe" de Toronto disait le 14 courant—et il n'y a aucun doute que cela soit vrai puisque cela est imprimé par le "Globe"—qu'en Angleterre un aérostat militaire a été lancé pour l'usage de l'armée britannique, qu'il a parfaitement obéi au gouvernail dans tous ses voyages, même lorsqu'il luttait contre une brise très forte. Nous devrions encourager le peuple canadien à étudier cet art et dans un avenir rapproché, cela nous vaudra peut-être plus qu'une flotte de petits croiseurs ou même de Dreadnoughts. De fait, la suprématie de la navigation de l'air peut valoir plus pour le Canada que l'une ou l'autre des deux propositions maintenant soumises à la Chambre.

Nous sommes arrivés à une phase importante de l'histoire du Canada, à une phase importante de l'histoire de l'empire britannique et de l'histoire de l'univers, car je crois qu'à l'heure qu'il est, toutes les nations du globe ont les yeux tournés vers le Canada. Partout l'on sait qu'une crise terrible est imminente et met en péril les affaires de l'empire britannique et le monde entier se demande ce que va faire le Canada. Je rappellerai à la Chambre que dès qu'on a su que cette crise nous menaçait, nos nations sœurs, plus jeunes et plus faibles que nous, ont fait leur devoir et l'ont fait avec vigueur. Elles n'ont pas pris le temps d'écrire, elles ont télégraphié leurs secours à la mère-patrie. Le Canada

a été le seul enfant retardataire, traînard, dans cette grande famille de nations. Il y a plus d'un an, l'on savait ici, à Ottawa, que ce danger était imminent, et qu'avons-nous fait? De propos délibéré, en pleine connaissance de ce fait, nous avons pris toute l'année 1909, pour adopter, à l'unanimité, il est vrai, une résolution très sonore et très dévouée. Nous avons fait du bruit, mais nous n'avons pas agi. La session de 1910 est maintenant assez avancée, et nous n'avons encore rien accompli qui soit pratique. Nous avons beaucoup parlé, libéraux contre conservateurs, et *vice versa*, mais nous n'avons rien fait. Je crois qu'il est admis qu'il nous faudra employer toute l'année 1911 à agrandir nos bassins de radoub, puis je suppose que nous consacrerons toute l'année 1910 à construire les bassins sur lesquels nos petits croiseurs seront construits. Si l'on en juge par le temps que l'on prend ordinairement pour l'érection des édifices publics et l'exécution des travaux du Gouvernement en ce pays, nous pouvons en toute sûreté supposer que les navires ne seront pas prêts avant 1920.

Le premier ministre lui-même a déclaré que la construction des croiseurs demandera quatre ans et il est entendu que l'agrandissement des formes de radoub demandera une année; le chef de l'opposition, d'autre part, affirme que les croiseurs ne seront pas prêts avant quinze ans; or, prenant un juste milieu entre les deux extrémités, je dis qu'ils seront prêts au bout de dix ans.

Les ennemis de la Grande-Bretagne ne jubileraient-ils pas de savoir qu'en pareille circonstance nous allons avoir une flotte construite au Canada, composée de petits navires ou croiseurs qui seront certainement démodés et peu modernes, avant même qu'on ait fini de les construire? Vraiment, quand bien même le Gouvernement serait ligué avec les ennemis du Canada, il ne saurait leur donner de meilleure garantie. C'est tout simplement la garantie que ces petits croiseurs ne seront pas prêts avant sept ou dix ans et qu'une fois construits, ils seront inutiles. La Grande-Bretagne possède aujourd'hui un grand nombre de ces petits navires et cela depuis nombre d'années, avant l'ère de construction des Dreadnoughts. Elle ne pourrait en utiliser qu'un petit nombre pour une lutte dans la mer du Nord; car, ces petits navires des types Apollo et Bristol ne servent guère que d'éclaireurs; on les utilise pour se soustraire aux ennemis, pour se dérober par la fuite, et non pas pour combattre. Ils seraient plus qu'inutiles dans une lutte sur l'océan, à moins qu'il n'y eût, à proximité, un Dreadnought ou un super-Dreadnought à l'abri duquel ils pourraient se placer. Cependant, la Grande-Bretagne pourrait sans doute tirer parti de tous les petits bâtiments de sa flotte, sans les utiliser dans la mer du Nord, pour la garde de son coton brut et de ses approvisionnements de bouche.

Les plus âgés parmi nos collègues se rappellent parfaitement les intenses souffrances qui sévirent dans le Lancashire, lorsque les approvisionnements de coton furent interceptés durant la guerre américaine. Si demain même, les approvisionnements de coton de la Grande-Bretagne étaient interceptés, il en résulterait de vives souffrances, et si ses approvisionnements de bouche étaient interceptés, elle se trouverait dans la position d'une ville assiégée et réduite à la famine, en un mois.

Il a souvent été question, ici et au dehors de cette enceinte, de l'immense tonnage global des navires de combat de la Grande-Bretagne. C'est là un argument fort plausible, mais il est aussi trompeur et déceptif qu'il est plausible et c'est un argument indigne dans la bouche d'un grand homme et d'un penseur clairvoyant. On le sait, les petits navires sont tellement relégués à l'arrière plan par les Dreadnoughts que, dans un combat naval, il leur serait impossible d'approcher d'un Dreadnought ou de lui faire le moindre mal. A l'avenir, il n'y aura donc que le tonnage des Dreadnoughts et des super-Dreadnoughts qui comptera. Je me dis souvent que les Canadiens qui demeurent à des centaines ou des milliers de milles de la mer ne se forment qu'une bien faible idée des terribles dégâts que peut exercer ce monstre qui vomit la mort, le Dreadnought. On ne peut leur en suggérer l'idée qu'au moyen de la comparaison et de la description. Ils ne sauraient se rendre sur place pour en voir un. On pourra s'en former une idée, en disant qu'un Dreadnought a un déplacement de 22,000 tonnes; tandis que le petit navire sur lequel Jacques-Cartier traversa pour la première fois l'océan et débarqua au Canada, avait un déplacement de 60 tonnes seulement. Un Dreadnought, ce monstre qui sème la mort autour de lui, est un navire revêtu d'un cuirassement d'acier-nickel, de 11 pouces d'épaisseur et armé de canons de 12 pouces; or, si on tirait de ces canons, à courte portée, le projectile lancé par ce canon traverserait de part en part une masse solide de fer forgé de trois pieds d'épaisseur.

Il faut 200 livres de cordite pour une seule charge et ce canon lance un obus pesant 750 livres; de sorte que si on tirait les dix canons tous à la fois, ils lanceraient près de quatre tonnes de projectiles qui, en éclatant, sèmeraient la mort à six milles de distance. Vers 1912 ou 1913, l'Allemagne aura un grand nombre de ces Dreadnoughts. On nous a cité tant de chiffres ici, et tout cela crée une si vive confusion que je ne saurais vraiment préciser le nombre de ces navires; mais si je ne me trompe, vers 1912 ou 1913, l'Allemagne possédera 17 ou 20 monstres marins de ce genre. La Gran-

de-Bretagne en aura tout autant ou même davantage; mais elle ne saurait, comme l'Allemagne, masser à la fois tous ses Dreadnoughts dans la mer du Nord; car elle a nombre de points éloignés à protéger dans la Méditerrannée et ailleurs; puis, en outre, force lui sera de protéger Québec. Bien plus, vu son insularité, il lui faudra protéger la ligne de ses approvisionnements de bouche et la protéger parfaitement. La protection de cette ligne a tout autant d'importance que l'obligation de faire face à la flotte allemande, dans la mer du Nord. Nous aurions encore une idée suffisante des préparatifs qui se font, en vue du morcellement de l'empire britannique, quand bien même nous ne connaîtrions pas l'existence de l'invincible armée de terre qui protège aujourd'hui les Dreadnoughts que construit l'Allemagne. Un écrivain en donnait une excellente description, dans le "McClure's Magazine" de novembre dernier. A douze heures d'avis, dit-il, l'Allemagne pourrait lancer 400,000 hommes, parfaitement armés et équipés et masser 800 canons, sur sa frontière de l'est ou de l'ouest; en deux jours, elle pourrait porter cet effectif à un million; en deux semaines, à deux millions et finalement à quatre millions, la meilleure et la plus forte armée au monde. Dans son office de la guerre, l'Allemagne possède, tout prêts à être utilisés au besoin, des plans pour l'invasion de chaque pays d'Europe.

Elle a un service de renseignements qui se ramifie dans tous les coins du globe. Elle possède des plans exacts de tous les pays, et chaque officier, chaque soldat de cette vaste armée a des ordres secrets de mobilisation qui lui permettent, dès qu'avis lui en est notifié par dépêche ou par téléphone, de prendre immédiatement sa place dans cette grande machine à combat. Les chemins de fer de l'Allemagne sont presque tous la propriété de l'Etat, et forment partie de ce mécanisme. Elle a des trains cuirassés tout prêts. Elle possède en disponibilité aux endroits voulus des matériaux pour la construction des ponts, et à la grande forteresse de Spandau, près Berlin, ajoute cet écrivain, elle a des centaines de sacs d'or, fraction de l'indemnité de guerre versée par la France; ce trésor est soigneusement gardé et forme le noyau d'un fonds de guerre. Rappelons, en outre, ici que l'Allemagne possède une magnifique flotte aérienne, en mesure de foudroyer, du haut du ciel, les armées ennemies. Dernièrement, à Ehrenbreitsen, cette flotte aérienne a eu ses manœuvres militaires et une bataille simulée a duré plusieurs heures. Ainsi, l'Allemagne se prépare en tous sens pour cette lutte; même sa flotte aérienne est prête pour ce conflit et nous savons l'objectif de ces préparatifs.

L'Allemagne a une immense population, qui croît rapidement, de plus de 60,000,000 d'âmes; population resserrée dans les limites d'un petit territoire de 208,000 milles carrés, soit les quatre cinquièmes de l'étendue de notre nouvelle province d'Alberta. Sa population agricole jouit d'une parfaite protection fiscale; la prospérité règne donc au sein de cette nombreuse population; en outre, grâce à ses écoles techniques et au merveilleux amour du travail qui distingue ce peuple, l'Allemagne est devenue un des grands pays industriels du monde. L'Allemagne a besoin de plus d'espace et de nouveaux marchés, et voilà sans doute la genèse de tous les embarras actuels.

Il ne s'agit nullement de fausse alarme; car, dans un récent article le *Kreuz Zeitung*, journal allemand fort important, déclarait que l'Angleterre se ferait illusion, si elle croyait que l'Allemagne, en construisant ses Dreadnoughts, ne vise pas à attaquer la Grande-Bretagne; et celle-ci ressemblerait alors à l'autruche qui se cache la tête dans le sable, se croyant ainsi en toute sécurité.

Au cours de ce débat, on nous a cité les paroles d'hommes d'Etat éminents, jouant un rôle prépondérant au sein des grands partis politiques de la mère patrie, qui parlent en parfaite connaissance de cause et dont la parole et la prudence sont au-dessus de tout soupçon; or, ces hommes politiques ont déclaré que la Grande-Bretagne est menacée non seulement dans son intégrité, mais dans son existence même. Si l'Allemagne ne fait pas ces préparatifs en vue d'attaquer la Grande-Bretagne, pourquoi construit-elle donc un si grand nombre de Dreadnoughts?

Elle n'en a pas besoin pour attaquer la France ou la Russie ou toute autre puissance terrestre. Evidemment l'objectif que l'Allemagne vise par la construction de ces navires de combat, c'est la destruction de l'empire britannique. Son intention, évidemment, est de l'emporter par le type et le nombre de ses navires, sur la marine britannique, pour porter un coup fatal à la flotte anglaise dans la mer du Nord, s'emparer du centre même de l'empire, piller le pays, exiger une énorme indemnité de guerre et peut-être amener prisonnier notre roi bien-aimé, comme elle l'a fait de Napoléon III, puis finalement, entreprendre le conquête des colonies à loisir et comme affaire de détail.

Quand l'Allemagne aura construit ses Dreadnoughts, elle pourra choisir l'heure qui lui convient, pour porter son attaque; et sans doute, suivant son habitude, elle frappera rapidement, à l'improviste. Examinons sa situation stratégique. Elle a tout à gagner, si elle sort victorieuse de la lutte, et elle n'a rien à perdre, si elle est vaincue, puisque sa flotte n'aura qu'à retourner au pays, pour protéger ses invincibles armées de terre; tandis que, si elle remporte la victoire, elle peut morceler l'empire bri-

M. CHISHOLM.

tannique, capturer ses immenses richesses, saisir l'empire des mers et devenir la première puissance du monde. Il vaut bien la peine que l'Allemagne lutte pour atteindre pareil objectif; et si nous n'y prenons pas garde, il n'est guère douteux qu'elle réussisse. A en juger par son passé, l'Allemand se montrerait sans doute conquérant impitoyable et maître oppresseur.

Nous savous l'attitude de l'Allemagne à l'égard d'autres peuples. En 1864, elle fait naître un différend avec le petit pays de Danemark et lui enlève deux provinces. En 1866, grâce à la découverte de son fusil à aiguille, elle réussit à écraser l'Autriche, en une seule bataille. En 1870, elle envahit la France, s'empare de deux de ses provinces de choix, emmène l'empereur Napoléon prisonnier, à titre d'otage, pour le laisser plus tard s'éteindre à Chiselhurst, puis elle exige une indemnité de guerre inouïe, $1,000,000,000. Pouvons-nous compter que cette puissance invincible jusqu'ici épargnerait la Grande-Bretagne et ses colonies, si jamais sonnait l'heure malheureuse où Anglais, Ecossais, Irlandais et citoyens britanniques d'outre-mer auraient à demander merci à genoux devant leurs victorieux et impitoyables maîtres? Voilà trente ans, dit-on, que l'Allemagne se prépare à cette guerre.

En attendant, elle a consolidé son empire, agrandi et amélioré ses anciens canaux et en a construit de nouveaux. Elle a augmenté et perfectionné son invincible armée de terre; elle a prêté appui et encouragement à la maison Krupp, qui est devenue un des plus grands établissements manufacturiers de fournitures militaires qui soient au monde.

L'Allemagne jouit de cet avantage, qu'elle peut attaquer la Grande-Bretagne par mer, tandis que celle-ci ne saurait l'attaquer par terre; et si jamais le jour arrive où l'Allemagne l'emporte sur la Grande-Bretagne et frappe d'une taxe nos produits à destination du marché anglais, nos cultivateurs canadiens seront gravement éprouvés.

C'est là même une considération qui a son importance. Si jamais sonnait l'heure du péril, ces Canadiens imprévoyants qui veulent bien compter sur nos petits croiseurs à construire, s'apercevront trop tard que leurs croiseurs, même quand ils seraient construits et iraient à la rencontre des Dreadnoughts allemands, ne seraient que la risée du monde. Et ce qui est encore pis, si ces croiseurs étaient armés et garnis de fidèles citoyens et marins canadiens, ces pauvres gens seraient massacrés, avant de pouvoir tenter même de se défendre. Les Allemands les massacreraient tout simplement, par manière de passe-temps.

Quant aux insensés qui comptent sur la doctrine Munroe, ils s'apercevraient, trop tard eux aussi, que pour ne pas permettre à une nation européenne de prendre à jamais possession du Canada, les Etats-Unis n'en seraient pas plus disposés à partir en guerre, surtout contre le vainqueur de la Grande-Bretagne, pour empêcher l'Allemagne de percevoir au Canada une indemnité de guerre assez lourde pour entraîner la ruine du pays.

Malgré tout cela, on vient nous dire qu'il n'y a aucun danger, que tous ces préparatifs ne signifient absolument rien; et devant l'imminence de l'un des plus grands désastres militaires qui puissent fondre sur une nation, notre Gouvernement reste inactif, il se contente d'agiter le vieux drapeau, de laisser faire, tout en protestant hautement de son attachement à la couronne. Je recevais l'autre jour d'un de mes commettants une lettre où il me disait que l'alarme et le soupçon commencent à se répandre dans le peuple. On a été témoin, dit-il, du salut amical, du baiser qui s'est échangé, et l'on commence à redouter ce qui peut s'ensuivre. La Grande-Bretagne a besoin de Dreadnoughts dans la mer du Nord; il les lui faut sans délai. Pourquoi le Gouvernement tarde-t-il à intervenir, reste-t-il inactif? Peut-on s'étonner que les autres colonies commencent à douter de la fidélité du Canada à la couronne? Je ne doute pas de la fidélité du Canada; tout le mal vient non pas, comme certains de nos amis semblent le penser, de ce que le Gouvernement manque de fidélité, mais plutôt de diligence et de sens des affaires; ce sont là en effet deux qualités que n'accuse pas son projet de construction de petits croiseurs. Survienne une circonstance critique, nous ne pourrons pas les construire, n'ayant ni ouvriers d'élite ni usines pour fabriquer les plaques de nickel et d'acier dont on aurait besoin. Il s'écoulera des années avant que nous ayons les ouvriers et les installations nécessaires à de pareils travaux.

A l'ancre dans l'embouchure du Saint-Laurent, de quelle utilité ces croiseurs seraient-ils à l'Angleterre au cas où celle-ci se trouverait aux prises avec les Dreadnaughts de l'Allemagne dans la mer du Nord? Ils ne lui seraient pas plus utiles que le poteau d'attache qui se trouve à la porte de mon bureau, à Wingham, ne pourrait me servir à rappeler le Gouvernem--- au sentiment de son devoir, à l'empêcher de gaspiller aussi follement les deniers publics. Supposons un blessé qui, incapable de se sauver, verrait un individu charger un fusil dans le but avoué de lui tirer dessus; s'il n'est pas mûr pour la maison de santé, il ne s'amusera pas à se fabriquer au canif une petite canonnière d'enfant: il cherchera à emprunter, à louer ou acheter une arme quelconque. Telle est la situation du Gouvernement. Les gros cuirassés allemands sont presque prêts à être lancés, et notre Gouvernement va se mettre tranquillement à construire des petits cuirassés de sa façon. Voilà

pour le programme naval du Gouvernement.

Je passe maintenant, tâche un peu moins agréable, à l'examen de l'amendement déposé par le chef de l'opposition. Je n'approuve guère, je l'avoue, ni l'une ni l'autre des deux propositions devant la Chambre; mais, à tout prendre, l'amendement du chef de la gauche tend à faire don à l'Angleterre de deux nouveaux Dreadnoughts en temps opportun, c'est-à-dire d'ici à 1912 ou 1913. Cet amendement offre peut-être nombre d'inconvénients, et j'ai plus d'une raison de m'opposer à une contribution pécuniaire, mais il a au moins ce mérite-là, et à cet égard je le tiens comme préférable au projet du Gouvernement.

J'admets qu'il y a quelque vérité dans les observations que vient de faire l'honorable préopinant (M. Beauparlant); il a rappelé que l'on propose d'une part de faire une certaine dépense pour des navires de guerre et que, d'un autre côté, on demande un plébiscite. Si l'on doit blâmer le Gouvernement de dépenser $15,000,000 ou $20,000,000—c'est le moins qu'il puisse dépenser—sans consulter le peuple, on peut avec tout autant de raison reprocher à l'opposition de proposer une dépense de $20,000,000 sans l'assentiment du peuple. Ce raisonnement, j'en conviens, n'est pas sans valeur. Mais il est un autre argument.

Nous n'avons pas $20,000,000 à dépenser. Je remarque qu'il a toujours été question de $25,000,000. Cette somme n'est pas mentionnée dans l'amendement du chef de l'opposition; elle ne mentionne qu'une somme suffisante à la construction de deux Dreadnoughts dont chacun ne reviendrait pas tout à fait à $10,000,000. Il suffirait donc de $20,000,000. Cette somme, nous ne l'avons pas. Si la Chambre votait aujourd'hui une résolution par laquelle elle ferait don à l'Angleterre de $20,000,000 ou de deux Dreadnoughts, nous n'aurions ni argent ni Dreadnoughts à donner. Si nous offrions de l'argent, il faudrait l'emprunter; si c'était des Dreadnoughts, il faudrait les faire construire en Angleterre. Nous nous trouverions dans le cas de l'enfant qui, à l'époque de Noël, demande $100 à son père pour lui faire cadeau d'une montre neuve. Pour faire plaisir à l'enfant, le père donne les $100, sachant qu'il fait une mauvaise affaire et qu'en gardant les $100, il pourrait acheter la montre à meilleur compte que son fils.

Autre inconvénient de la contribution en argent, c'est qu'au lieu de combattre pour notre liberté, nous paierions pour nous faire protéger. Les Canadiens ne sont pas assez lâches pour avoir peur de la bataille; ils sont prêts à combattre pour l'empire. Dans le cas actuel, nous donnerions quelques dollars en demandant qu'on nous laisse tranquilles. C'est ainsi que le lâche agit invariablement: craignant de rencontrer l'ennemi, il donne quelque argent à un mercenaire qui le remplace. Que l'on me permette à ce propos de dire que les nations qui ont compté sur la protection de mercenaires n'ont jamais conservé bien longtemps leur liberté. L'histoire ancienne en fournit l'exemple.

A l'issue de la guerre de Perse, les Athéniens, et les petits états de la Grèce s'étaient entendus au sujet de l'organisation d'une flotte chargée de veiller à la protection de leurs intérêts communs; il avait été convenu que trois petits états auraient des flottes leur appartenant en propre et que les autres verseraient une subvention annuelle à Athènes qui devait maintenir une flotte pour les protéger.

Les choses restèrent en cet état pendant quelque temps, après quoi certains des petits états sommèrent Athènes d'avoir à rendre compte des sommes qu'elle avait reçues. Périclès leur répondit qu'il s'agissait d'un tribut et qu'ils n'avaient pas droit à une reddition de compte. Comme c'était lui qui avait le commandement de la flotte qu'ils avaient payée de leurs deniers, force leur fut de rester en leur état de sujétion. Or, qu'advint-il? Ces Grecs, jusque-là invincibles, furent près de 2,000 ans plongés dans l'asservissement et l'esclavage, passant successivement sous la domination des Macédoniens, des Romains et des Turcs.

Un autre exemple plus frappant. Après que les Romains eurent évacué l'île de Bretagne, les Bretons, qui n'avaient pas pris les armes depuis près de 400 ans, se trouvèrent incapables de se défendre contre les Pictes et les Scots. Ils engagèrent les Germains qui, sous la direction de Hengist et de Horsa, vinrent à leurs secours et, si j'ai bonne mémoire, ces marcenaires prirent possession du pays, car on y trouve encore aujourd'hui les descendants des Saxons qui vinrent en Bretagne à cette époque-là.

Notre propre pays nous fournit un autre exemple. Lorsque Champlain vint au Canada, les Algonquins, peuple puissant, requérirent son aide dans les guerres contre les Iroquois; il se trouve aujourd'hui que les compatriotes de Champlain ont pris possession du pays et que les Algonquins, autrefois si puissants sont réduits à la misère, étant sous la tutelle de la nation.

On a rappelé au cours du présent débat que la Grande-Bretagne a, à certaine époque, donné beaucoup d'argent à Frédéric 1er pour l'aider dans ses guerres. L'Angleterre, en effet, a fourni bien des millions à Frédéric 1er de Prusse. Or, que voit-on? Cette même famille de Hohenzollern, qui a si solidement établi sa dynastie à l'aide de l'or anglais, est devenue assez puissante pour menacer de s'emparer du trône de l'Angleterre. C'est l'histoire des Saxons

M. CHISHOLM.

d'autrefois qui se répète: des mercenaires cherchant à s'emparer du pays qui les a engagés et payés.

Autre inconvénient de la contribution en argent. Ce serait proclamer à la face de l'univers que les exigences de la guerre, la construction forcée de nouveaux navires épuisent les ressources du budget de l'Angleterre; ce serait faire passer cette dernière pour indigente; ce serait dire à l'Allemagne que l'Angleterre est dans la gêne, que ses colonies sont obligées de lui fournir de l'argent et qu'elle n'est plus capable de faire face à l'obligation de construire des navires de guerre.

L'impossibilité où nous nous trouverons de surveiller l'application de nos deniers constitue encore une nouvelle objection. Je sais bien que nous avons déjà, en certains cas, donné de l'argent. Nous avons donné $50,000 aux inondés de Paris, nous avons, à l'occasion de grands désastres, donné de l'argent à l'Italie et à San Francisco; mais ce sont là de petites sommes qui, pour le Canada, ne représentent pas plus que les $5 ou $10 que donnerait un conseil municipal. Quand il s'agit de donner des millions de dollars, je considère que les représentants du peuple n'ont aucun droit de disposer ainsi, à titre de cadeau, d'une partie aussi considérable des deniers publics. Pareille manière d'agir est contraire au principe du gouvernement responsable; en effet, un grand principe de la constitution anglaise veut que les contribuables puissent surveiller l'application que l'on fait du produit des taxes.

Je suis prêt à exposer mon projet à la Chambre. Je commencerai par établir que même en ce moment critique nous pouvons mettre à la disposition de l'Angleterre sept Dreadnoughts additionnels sans qu'il en coûte plus du tiers de la dépense qu'entraînerait l'une ou l'autre des deux propositions. Je dois dire que les routes servant à l'approvisionnement de l'Angleterre doivent être protégées.

L'Angleterre ne peut s'approvisionner par la Méditerrannée, car à l'époque probable des hostilités, en 1912 ou 1913, l'Autriche aura sur l'Adriatique treize grands navires de guerre; elle ne peut s'approvisionner ni en Australie ni aux Indes, ni en Nouvelle-Zélande, ni en Afrique australe, car la route serait trop longue et il faudrait trop de navires pour la protéger. Elle ne pourrait pas compter sur une nation comme les Etats-Unis, où sur 80,000,000 d'habitants, 20,000,000 sont allemands ou d'origine allemande. En outre, l'Angleterre compte aux Etats-Unis d'autres ennemis que les Allemands. J'estime donc qu'en cas d'hostilités, l'Angleterre ne pourrait pas compter sur les Etats-Unis, alors même que la guerre n'aurait pas été déclarée par eux. Elle serait donc obligée de s'approvisionner au Canada. Il lui faudrait pour cela échelonner le long de la voie d'approvisionnement tous ses petits vaisseaux disponibles et au moins quatre Dreadnoughts, car la route s'étendrait du sud de l'île de Terreneuve au centre de l'Atlantique, et serait difficile à protéger. Quelle que puisse être notre attitude, l'Angleterre devra avoir plusieurs petits navires le long de cette route. Nous aurons autant d'intérêt à lui fournir les approvisionnements qu'elle a à nous les demander, et contribuer à la protection de sa voie d'approvisionnement n'est, pour nous, qu'une simple question d'affaires.

Je proposerais que le Canada loue de la Grande-Bretagne un certain nombre de ces vaisseaux jusqu'à la fin de la crise, qu'il en loue autant qu'il pourra, à raison de $1,500,000 par année. En attendant, à bord de ces vaisseaux nous pourrons mettre quelques Canadiens sortis de notre collège naval. Cette somme de $1,500,000 représenterait l'intérêt de $50,000,000. La Grande-Bretagne peut effectuer des emprunts à 3 pour 100; nous, nous serions tenus de payer 3½ pour 100. Avec l'argent que nous lui donnerons, la Grande-Bretagne pourra payer l'intérêt sur $50,000,000; et la population anglaise ne paiera pas un seul dollar de plus sous forme d'impôt. L'Angleterre pourra construire cinq Dreadnoughts avec $50,000,000, et lorsque la crise sera terminée, le Canada pourra négocier avec la mère patrie en se basant sur l'ancien grand principe britannique du budget que si nous devons payer de notre argent et de notre personne, nous devrions avoir voix au chapitre dans l'emploi des deniers publics, et dans la déclaration de guerre ou de la paix. Que sinon, nous nous approprierons $20,000,000 de la dette et deux des Dreadnought, l'un pour l'Atlantique, l'autre pour le Pacifique. Il y en aura un de construit dans 20 mois ou deux ans et ces cinq Dreadnoughts seront prêts assez tôt pour la crise. La population anglaise n'aura pas un sou de plus à débourser, et la population canadienne accomplira cette immense tâche avec cette faible somme.

J'indiquerai maintenant de quelle manière nous pourrions donner deux Dreadnoughts de plus à la Grande-Bretagne. Elle aurait une grande distance à franchir pour se ravitailler au Canada et il serait difficile de protéger ses convois. Je serais d'avis d'ouvrir la route de la baie d'Hudson, ce qui raccourcirait la ligne de ravitaillement et la rendrait tellement plus sûre et plus facile à protéger que la Grande-Bretagne pourrait utiliser deux des Dreadnoughts qu'autrement elle serait obligée de maintenir sur ce long parcours; elle disposerait ainsi de sept Dreadnoughts pour la mer du Nord.

Je sais que c'est une entreprise difficile que d'ouvrir la route de la baie d'Hudson. Mais, ainsi que je l'ai dit en commençant,

je n'ai pas de parti pris. Je déclare au ministère que son projet de construire le chemin de fer de la baie d'Hudson pourra être plus utile à la Grande-Bretagne que les projets soumis par les deux partis. Je sais qu'en proposant d'ouvrir la route de la baie d'Hudson, je me heurte à de puissants antagonistes. Je n'ignore pas que la compagnie de la baie d'Hudson a réussi à faire croire pendant 274 années que nous ne pourrions pas cultiver de céréales dans toute l'étendue du Nord-Ouest. Il y a quelques années, un noble anglais parlait des vastes déserts recouverts de glace de l'Amérique du Nord, et on sait qu'un roi de France a cédé le Canada en disant qu'il ne s'agissait que de quelques arpents de neige.

Voici une petite brochure traitant de cette question que le Gouvernement a publiée. On y lit:

Au dire de M. Saunders, directeur des stations agronomiques du gouvernement fédéral, qui fait autorité comme pas un, si le quart seulement des terres arables du Manitoba et des régions méridionales des deux autres provinces de l'Ouest était emblavé chaque année, le rendement dépasserait 812,000,000 de boisseaux, en tablant sur la production moyenne de 19 boisseaux par acre qu'on obtient au Manitoba. Ce rendement, dit-il, ne nourrirait pas seulement une population de 300,000,000 d'âmes au Canada même (à l'heure qu'il est la population n'est que de 7,000,000 d'habitants environ), mais il représenterait le triple de la quantité nécessaire pour subvenir aux besoins de la Grande-Bretagne.

Or, il court des bruits aussi mensongers au sujet de la navigabilité de la baie d'Hudson qu'il en courait au sujet de nos terres à blé. Les puissantes compagnies ont un intérêt à ce que les rives de la baie d'Hudson constituent une réserve. Un autre grand obstacle, c'est l'existence de nos chemins de fer transcontinentaux. Ils s'opposent à l'ouverture de la route de la baie d'Hudson, parce qu'elle leur enlèvera du trafic. Je sais que la population de l'est du Canada repousse ce projet, mais j'ai assez de largeur de vues pour reconnaître tous les droits de l'Ouest. Je ne vois pas d'avantages à entretenir des idées étroites. Il y a maintenant quatre lignes de chemins de fer de Winnipeg à Fort-William; le Canadian-Northern, le Grand-Tronc-Pacifique et la voie double du Pacifique-Canada, et ces lignes ont tout le trafic qu'elles peuvent transporter.

L'autre jour, au comité de l'agriculture, on nous a dit que 6 pour 100 seulement des terres à blé disponibles dans l'Ouest étaient cultivés. Un enfant de dix ans pourrait faire ce calcul. S'il faut quatre lignes de chemin de fer pour transporter les produits de 6 pour 100 des terres à blé du Nord-Ouest, combien en faudra-t-il lorsque toutes les terres seront cultivées? Il en faudra 64.

M. CHISHOLM.

Alors, pourquoi temporiser au lieu d'ouvrir la route de la baie d'Hudson?

Je m'occuperai maintenant des conditions atmosphériques de la région de la baie d'Hudson, et je lirai d'abord un passage que j'emprunte à une brochure, "The Dominion of Canada", publiée par l'honorable Sydney Fisher et qui fait partie des écrits sur l'immigration. Voici ce qui concerne la baie d'Hudson et le lac Supérieur. Nous n'avons que deux moyens de faire venir nos aliments des champs de blé de l'Ouest et nos viandes des pâturages, soit par la route de la baie d'Hudson ou par celle du lac Supérieur et du fleuve Saint-Laurent. Or, voici ce que dit cette brochure:

Les grandes nappes d'eau de l'intérieur tempèrent beaucoup la rigueur du climat. La baie d'Hudson a 1,000 milles de longueur et 600 milles de largeur, et couvre une superficie de 444,000 milles carrés. La température est de 65 degrés F. en été, en hiver, elle est de 3 degrés plus élevée que celle des eaux du lac Supérieur.

Voilà ce que je désirais établir: en hiver, les eaux de la baie d'Hudson sont plus chaudes que celles du lac Supérieur. Et pourquoi? Parce que la baie d'Hudson est au niveau de l'océan, tandis que le lac Supérieur est à 600 pieds au-dessus. En Ecosse, les moutons paissent au pied du Ben Nevis, qui a 4,004 pieds de hauteur, tandis que la cime de cette montagne est couverte de neige toute l'année durant, ce qui prouve que le lac Supérieur serait gelé d'une année à l'autre, si nous pouvions élever son niveau à une hauteur six ou sept fois plus grande. Mais il y a d'autres causes. L'eau du lac Supérieur est douce, celle de la baie d'Hudson est salée. Voici une publication du département de la Marine qui nous apprend que:

Aussitôt après qu'elle s'est formée, la glace de l'océan renferme une quantité appréciable de sel, des chlorures ainsi que des sulfates, des carbonates et d'autres sels. Cette glace diffère beaucoup de la glace d'eau douce, quant aux propriétés physiques. Elle fond à une température inférieure à zéro et commence à indiquer qu'elle fond, en diminuant de volume, à une température beaucoup plus basse que zéro.

Il faut un abaissement de température de 13 degrés de plus pour que l'eau de mer se congèle après que l'eau douce s'est transformée en glace. J'ai démontré que la température du lac Supérieur est de 3 degrés plus basse à cause de son niveau, et qu'il y a une différence de 13 degrés en faveur de la baie d'Hudson parce que l'eau du lac est douce. Ce n'est pas tout. La glace de la baie d'Hudson est plus poreuse et plus facile à briser.

Il y a une autre raison. C'est un principe bien connu en physique que les grandes masses se refroidissent beaucoup moins vite que les petites. La baie d'Hudson,

qui mesure 1,000 milles dans un sens et 600 milles dans l'autre est une grande masse d'eau, tandis que le lac Supérieur a moins de volume et se refroidit plus rapidement que les eaux de la baie d'Hudson. Il ne suffit pas de comparer le volume d'eau de la baie d'Hudson à celui du lac Supérieur, il faut aussi le comparer au volume d'eau de nos canaux peu profonds et des petits lacs qui se rencontrent sur la route du Saint-Laurent.

Il y a une autre raison que je signale surtout à nos collègues de l'Ouest. Le climat de cette partie du pays s'améliore très rapidement. Je me fais fort de prouver que, dans cinquante ou cent ans d'ici, le climat se sera tellement modifié que nous cultiverons double au nord de l'embouchure du Mackenzie. J'appellerai sur cela l'attention du ministère. Voici autre chose. La science nous apprend que le noir est la plus chaude des couleurs. On pourra le démontrer en tout temps, le mois prochain, lorsque les rayons du soleil deviendront plus ardents en couvrant la neige d'un morceau d'étoffe noire et en plaçant auprès un morceau d'étoffe blanche, un peu plus loin, qu'on recouvre d'une égale étendue de neige, d'une couche d'herbes ou de foin. Au bout de quatre ou cinq jours, on s'apercevra que les rayons du soleil ont traversé l'étoffe noire, qu'ils n'ont pas été réfléchis, tandis que les rayons de chaleur qui sont tombés sur l'étoffe blanche l'ont été; par conséquent, on constatera que l'étoffe noire s'est enfoncée dans la neige et que l'étoffe blanche s'est moins abaissée, parce qu'elle a renvoyé une certaine quantité des chauds rayons du soleil. Et que verra-t-on en se rendant à l'endroit couvert de foin et d'herbes? On verra qu'autour la neige s'est abaissée parce que le foin et l'herbe ne sont pas de bons conducteurs de la chaleur. Si on désire conserver de la glace en été, qu'on la recouvre avec du foin ou de la paille.

Mon excellent ami de Pincher-Creek (M. Herron), me dit qu'il s'est rendu pour la première fois dans cette partie du pays il y a trente ans, à la fin de juillet, et qu'ayant creusé à un endroit couvert de foin et d'herbe, il a découvert de la glace à deux pieds de profondeur. D'ailleurs, en parcourant le pays pendant trente-trois ans, j'ai souvent eu l'occasion de prouver que le noir est la plus chaude des couleurs. Il m'a été donné, au printemps, après la tonte des moutons, de voyager la nuit, et, pendant mes chevauchées, je rencontrais des troupeaux de moutons couchés sur la route sombre.

Je les chassais et j'avais toutes les peines du monde à les éviter. Je me demandais pourquoi ces moutons se couchaient sur la route noire, pensant qu'ils auraient mieux fait de se reposer sur le gazon, au bord du chemin; mais ils avaient été tondus, ils avaient froids et ils se couchaient naturellement sur la route noire, parce que celle-ci absorbait la chaleur le jour et en dégageait pendant la nuit. Par conséquent, lorsque le sol sera noir, lorsqu'il sera complètement labouré, il absorbera la chaleur pendant les jours d'été, en dégagera la nuit, et il n'y aura plus de gelées d'été pour faire mourir le blé. Tout ce que nous avons à faire, c'est d'attendre un peu. Je crois avoir donné une raison scientifique qui explique pourquoi le climat se modifiera.

La plupart des gens ont lu les commentaires de César sur la guerre des Gaules—je les ai lus pendant mon enfance—dans lesquels il décrit le climat de l'Allemagne, et il est évident que les inconvénients qu'offrait ce climat sont disparus de la même manière. César parle des féroces Germains, de la rigueur du climat et de la forêt du Hartz. Cette forêt a été abattue et le terrain a été drainé; on y voit maintenant des vignobles et on y produit le hock, ce vin renommé. On peut en dire autant du climat de l'Europe entière; il s'est tellement transformé que le changement équivaut à une différence de 10 degrés de latitude. Cela représente 695 milles, disons 600. Puisqu'il en est ainsi, nous cultiverons du blé sous le 73e parallèle de latitude nord. Si nous pouvons nous rendre à 600 milles au nord, nos terres à blé s'étendront jusque-là dès que tout ce territoire sera cultivé, et nous récolterons du blé dans les îles de l'océan arctique que le capitaine Bernier doit surveiller.

La route de la baie d'Hudson est préférable pour une autre raison. Non seulement elle est mieux située que celle du lac Supérieur et elle est libre plus longtemps, mais cette transformation de climat lui sera plus utile, car le territoire ainsi noirci et conséquemment réchauffé sera plus rapproché de la baie d'Hudson. Il existe une autre raison. Nous entendons beaucoup parler des glaces flottantes qui viennent du détroit de Fox et nous avons plusieurs rapports sous ce sujet. On m'a appris pendant mon enfance le vieil axiome que le tout est plus grand que la partie.

Les glaces en dérive qui viennent du chenal de Fox et passent par les détroits de Fury et Helca ne couvrent qu'environ un sixième de la largeur du détroit d'Hudson. Tous les rapports concernant la glace dans le détroit d'Hudson disent que les glaces descendent en suivant la rive sud du détroit. La glace flottante qui vient du chenal Fox se porte naturellement sur la rive sud du détroit d'Hudson. Il est évident aussi qu'il ne peut pas y avoir assez de glace pour remplir ce détroit, et qu'il doit y avoir de l'eau libre au nord. Des postes de télégraphie sans fil et des stations de signaux, etc., apporteraient un remède en avertissant et renseignant les navires qui passent. Je

vais lire à la Chambre ce que quelques personnes ont dit au sujet de la navigation de la baie et du détroit d'Hudson. J'ai devant moi quelques documents. En 1884 l'assemblée législative du Manitoba a nommé un comité pour faire une enquête dans la question. Ce comité était composé de MM. Harrison, Greenway, Killam, Leacock, Wilson, Dadvidson, Cyr, l'honorable M. Brown et l'honorable M. Miller. A la page 14 du rapport de ce comité nous trouvons ce qui suit:

1. Le capitaine James Hackland a été à l'emploi de la compagnie de la baie d'Hudson durant 39 années. Il a navigué la baie d'Hudson pour la première fois en 1843 et a commandé une goëlette de la compagnie de la baie d'Hudson pendant seize années ensuite.

Il dit: Le détroit est libre tout le long de l'année et ne gèle jamais; il n'y a pas de raison qui empêche les steamers de naviguer dans le détroit en aucune saison de l'année. La navigation de la baie d'Hudson n'est pas considérée dangereuse. Il n'y a pas de bancs, il y a très peu de brouillards. Pendant ces seize années la navigation n'a jamais été arrêtée par la brume.

Page 16:

2. Walter Dickson a été vingt ans à l'emploi de la compagnie de la baie d'Hudson de 1853 à 1873. J'ai passé treize années sur la côte de la baie d'Hudson, et sept ans à l'intérieur, entre la baie James et le lac Supérieur. J'ai eu l'avantage d'obtenir des informations concernant le détroit de la baie d'Hudson auprès des Esquimaux avec lesquels je suis depuis très longtemps en rapports; et qui habitent près du détroit; et j'ai aussi fait des observations personnelles de la baie. J'ai toute raison de croire que le détroit de la baie d'Hudson et une grande partie de la baie elle-même sont navigables à toutes les saisons de l'année, et qu'il ne se présente aucune difficulté particulière pour la navigation ordinaire.

Pour le Manitoba et le Nord-Ouest la route de la baie d'Hudson est très importante, car elle est plus courte et plus économique pour les exportations et les importations que toute autre route. Je crois que le détroit de la baie d'Hudson ne gèle jamais en hiver. Mes raisons sont premièrement que la latitude n'est pas trop élevée; deuxièmement que le courant et la marée sont trop forts pour permettre aux glaces de s'y former.

3. Les Esquimaux font leurs bateaux de chasse et de voyage en hiver avec des peaux, et, pendant un séjour de treize années parmi eux, je n'ai jamais entendu dire que l'un d'eux avait traversé le détroit sur la glace. Les icebergs ne se forment pas dans le baie d'Hudson et le détroit, et autant que je sache ces icebergs ne peuvent pas se rendre dans le détroit. La glace que l'on trouve dans la baie d'Hudson est de la glace qui se forme sur les rives; elle a généralement de deux pieds et demi à trois pieds d'épaisseur, et en plusieurs endroits le long de la côte elle est toujours poreuse.

A ma connaissance il y a eu moins de pertes ou de sinistres maritimes dans la baie et le détroit d'Hudson que sur aucune autre route connue pendant les 250 dernières années. Je ne connais pas les taux d'assurance, mais je crois qu'ils sont plus bas que la moyenne. Je crois que la compagnie de la baie d'Hudson a cessé d'assurer ses vaisseaux, considérant la route suffisamment sûre pour que cela ne soit pas nécessaires. Il y a moins de tempêtes sur la baie d'Hudson que sur les Grands lacs.

Page 19:

D'après ce que j'ai observé des mouvements de la glace dans la baie d'Hudson pendant les étés que j'ai passés là, je suis absolument certain qu'un steamer à hélice ordinaire en fer, n'aurait jamais de difficulté à passer à travers les glaces que l'on rencontre généralement dans la baie et le détroit. La principale raison qui a souvent retardé les anciens voiliers de la compagnie de la baie d'Hudson dans la glace était qu'à l'époque où la débâcle a lieu, il y a généralement peu de vent, et les bâtiments à voiles sont conséquemment aussi impuissants dans les glaces qu'ils le seraient par un temps calme au centre de l'Atlantique ou ailleurs. La baie d'Hudson a toujours été d'un accès facile pour les bons navigateurs qui savent prendre leurs précautions.

Page 27:

Le Dr Bell a obtenu dans les bureaux de la compagnie à Londres un dossier qui est imprimé dans ce rapport, et donne la date de l'arrivée et du départ des bâtiments de la compagnie à York-Factory pendant 93 ans, et à Moose-Fort pendant 147 ans. Ce dossier montre qu'en certaines années, plusieurs vaisseaux ont été envoyés sous la garde de frégates anglaises, et presque tous les ans pendant les deux derniers siècles, des bâtiments de grandeurs et genres différents, ont passé le détroit sans subir de pertes, et ils semble presque incroyable que l'on ait pu faire un aussi grand nombre de voyages, dans une période de plus de 274 ans, sans avoir perdu plus qu'un, ou comme le prétendent quelques écrivains, deux petits voiliers.

Page 28:

Il n'y a pas encore très longtemps on prétendait qu'il serait impossible de naviguer le fleuve Saint-Laurent avec des steamers.

Page 29:

Le Saint-Laurent inférieur, malgré son peu de largeur comparativement, est en partie ouvert même dans le milieu de l'hiver. Mais la difficulté, comme dans le cas de la baie d'Hudson, est l'impossibilité apparente d'entrer dans les ports. Les havres, tels que ceux de Churchill ou York dans la baie d'Hudson, auraient sur ceux de Québec ou de Montréal, l'avantage d'être sur l'océan, et à l'automne les vaisseaux ne seraient pas aussi exposés à être pris dans les glaces, comme cela arrive quelquefois sur le Saint-Laurent, comme par exemple dans l'automne de 1880 et aussi dans l'automne de 1870, lorsque des navires en partance pour l'Europe furent pris dans les glaces en bas de Québec, causant une perte, prétend-on, de plus de $1,000,000.

Page 46:

James R. Graves a été à l'emploi de la compagnie de la baie d'Hudson à Factory entre 1867 et 1871. Il a entendu les capitaines

de vaisseaux et les matelots dire que le détroit de la baie d'Hudson est navigable tout le long de l'année.

Page 47:

Le président de la North West Navigation Company, de Winnipeg, dit: Je m'intéresse au projet de la baie d'Hudson et pendant que j'étais en Angleterre au mois de janvier dernier, j'en ai causé avec plusieurs personnes à Liverpool et à Londres. J'ai aussi rencontré à Londres quelques personnes de Berlin avec lesquelles j'ai conversé. L'opinion de toutes ces personnes est que le détroit et la baie d'Hudson sont navigables tout le long de l'année par des steamers puissants.

Page 52:

James Ward a quitté Stromness, le 6 juillet 1882, sur le bateau de la compagnie de la baie d'Hudson " Prince de Galles ". Le capitaine Hard qui commandait le vaisseau m'a dit que c'était son 46e voyage dans le détroit. La baie d'Hudson était libre de glace et aussi unie que de la vitre. La baie et le détroit sont ouverts à la navigation tout le long de l'année.

Page 53:

Je suis surpris de voir que des personnes puissent croire que la navigation du détroit ou de la baie soit empêchée par les glaces. Tous ceux qui ont voyagé par cette route sont convaincus qu'elle est praticable. L'île Mansfield sera un bon endroit pour y mettre un phare et une station. Il y a un petit lac de bonne eau sur cette île.

Dans le rapport annuel du département des Chemins de fer et des Canaux, je trouve à la page 22 les lignes suivantes concernant les études de terrain faites à la baie d'Hudson:

On peut mentionner ici en passant la très grande difficulté qu'une flotte ennemie aurait à bloquer la côte de l'Atlantique du Canada, si la route de la baie d'Hudson était ouverte. Le fait que des navires peuvent entrer dans le port Nelson et en sortir tout le long de l'année est un fait qu'il est bon de ne pas oublier dans les cas de guerre.

Dans une brochure publiée par le gouvernement et intitulée "Canada Fertile Northland" je trouve ce qui suit à la page 117:

Déposition de Robert Bell, M.D., C.M., F.R., G.S., C.E., etc., du bureau géologique du Canada, devant le comité spécial, le 12 mars, 1907.

Le Dr Bell a expliqué qu'il avait traversé le détroit d'Hudson neuf fois. La première fois en 1880 sur un petit voilier appelé " Ocean Nymph ", et la dernière fois en 1897, avec le commandant Wakeham. Ses voyages ont été faits entre 1880 et 1897, et tous entre le 22 juin et le 10 octobre.

En naviguant dans le détroit sur un steamer entre ces dates, il n'a jamais rencontré de difficultés, et il n'a jamais entendu dire que le détroit était gelé en hiver.

Le Dr Bell a dit qu'il ne connaissait pas de plus bel endroit au monde pour la navigation, excepté le milieu de l'Océan, et un matelot ordinaire, incapable de prendre des observations astronomiques, pourrait naviguer en sûreté parfaite dans le détroit. C'est ce que les hommes d'Henry Hudson ont fait après l'avoir mis, lui et une partie de l'équipage, dans une embarcation découverte et les avoir laissés derrière eux.

Je crois avoir démontré, monsieur l'Orateur, que la baie d'Hudson est navigable pendant dix mois de l'année, au lieu d'être fermée par les glaces pendant dix mois comme certaines gens prétendent. Nous avons la preuve que l'on peut récolter du blé au 73ième degré de latitude, et personne ne me fera croire qu'une baie d'eau salée dans une latitude où il n'y a pas de danger qu'elle gèle, est gelée pendant dix mois de l'année.

M. CONMEE: Et où la marée se fait assez fortement sentir.

M. CHISHOLM: Oui. Le golfe Saint-Laurent a toujours été considéré comme étant d'une navigation un peu dangereuse, et avant que l'on eût placé sur ses côtes des stations de télégraphie sans fil, et que l'on eût fait des cartes marines et autres aides à la navigation, il était de navigation difficile, les taux d'assurance étaient élevés et le sont encore, fait qui place le Canada dans un état d'infériorité pour faire concurrence au canal Erié.

Si nous retournons en arrière dans l'histoire, nous trouvons que lorsque John et Sébastien Cabot ont voyagé sur la côte nord d'Amérique en 1498, ils ne se sont pas aventurés dans le golfe inhospitalier du Saint-Laurent. On nous apprend que Verazano et Cortereal ont aussi voyagé sur la côte de l'Atlantique, mais il n'y a aucune preuve qu'aucun de ces navigateurs soient entrés dans le golfe. Le premier homme qui ait eu le courage d'entrer dans le golfe Saint-Laurent, autant qu'on peut le savoir par l'histoire, a été Jacques-Cartier, natif de Normandie, qui avait dans les veines le sang audacieux des rois de la mer. Il partit de Saint-Malo le 20 avril 1534, et nous le trouvons dans la baie des Chaleurs vers la fin de juillet. Nous ne connaissons pas la date exacte, mais nous savons que la température était très chaude, et c'est pour cela qu'il a baptisé cette nappe d'eau du nom de " Baie des Chaleurs." Il s'est rendu ensuite à Gaspé où il a élevé une croix, et a pris possession du pays au nom de son roi, François 1er. Les Sauvages lui dirent qu'il y avait une grande rivière non loin de là, mais dont ils ne connaissaient pas la source, et Jacques-Cartier fit voile dans cette rivière et arriva à l'île d'Orléans près de Québec le 7 septembre, ce qui montre que la saison était avancée lorsqu'il est entré dans le golfe. Il rencontra à cet endroit Donnacona.

Cartier ne s'attarda guère dans ces eaux, au cours de ce voyage, de peur de se voir

emprisonné par les glaces, à une heure si avancée de la saison. L'année suivante, il revint, mais il eut bien soin de ne pas atteindre le Saint-Laurent même en juillet; car l'histoire atteste qu'il débarqua le 10 août, jour de la fête de Saint-Laurent, nom qu'il donna à la baie et au fleuve.

Puis, poursuivant son voyage, il atteignit Hochelaga, le 2 octobre. Il se mit en route pour revenir à l'embouchure du fleuve, mais il y demeura tout l'hiver, dans son vaisseau, emprisonné par les glaces. L'autre circonstance où l'histoire fait mention des conditions de la navigation dans le golfe Saint-Laurent est l'arrivée de Champlain. Est-il arrivé en janvier ou en février, en mars, en avril, ou en mai ou même en juin? Non. Il débarqua, le 3 juillet et nous avons tout récemment célébré le troisième centenaire de son débarquement. Tout cela tend à prouver que la navigation du fleuve Saint-Laurent paraissait plus dangereuse que celle de la baie d'Hudson.

Je crois avoir démontré que la baie d'Hudson est ouverte. Il s'agit ensuite d'indiquer le mode de sortie; car j'ai encore ces deux Dreadnoughts à placer dans la mer du Nord. J'essaie de vous indiquer le moyen à prendre pour abréger la route à suivre pour le transport des approvisionnements de bouche et pour libérer ainsi deux Dreadnoughts. Remarquez bien que ce sont de petits vaisseaux que je proposais de louer et non les Dreadnoughts qu'il faudrait pour compléter les unités de flottes sur la plus grande route. Je demande un interview à M. Gouin, de Québec et lui dis: "Je vois que tout récemment vous êtes allé à Toronto où, de concert avec sir James Whitney, vous avez causé avec force loyalisme. Nous allons doter Québec d'un bassin de radoub et vous faire un autre don. Vous tenez à avoir ce grand territoire de l'Ungava, riche en terres, en forêts, en minéraux, en forces hydrauliques et en cours d'eau poissonneux. Ce territoire ne vous appartient pas; il appartient tout autant à la Colombie-Anglaise, à la Nouvelle-Ecosse et à l'Ontario qu'à la province de Québec. Mais nous tenons à faire un marché avec vous. Nous allons vous céder ce territoire, mais en retour vous allez nous rendre un service. Nous voulons que vous construisiez un chemin de fer, reliant le fleuve Saint-Laurent au golfe d'Ungava. Cela développera le pays. On ne sait trop les surprises que peut nous ménager ce territoire. Il contient peut-être de riches gisements miniers. Le gouvernement d'Ontario a construit un chemin de fer vers la baie James, et c'est au cours de cette entreprise qu'on a découvert Cobalt dont les droits de royauté paieront pour toute la voie. Construisez un chemin de fer à la baie d'Ungava, nous vous céderons le territoire et vous pourrez

M. CHISHOLM.

emprunter, sur ces terres, les fonds nécessaires à la construction de cette voie ferrée." Je me rends ensuite auprès de sir James Whitney et lui dis: "Tout dernièrement, vous avez affiché votre loyalisme; or nous voulons vous faciliter l'occasion de démontrer votre sincérité. Votre chemin de fer est rendu à 129 milles de Moose-Factory. Vous voulez obtenir une fraction du territoire de Keewatin. Terminez donc le chemin de fer jusqu'à Moose-Factory et nous vous donnerons une partie de ce territoire." Puis je vais de ce pas au Manitoba et comme M. Roblin est absent, j'y rencontrerai probablement l'honorable Robert Rogers, dont le loyalisme est bien connu et je lui dis: "Voici un bon marché que je vous propose. Vous désirez obtenir une tranche du Keewatin; nous vous la donnerons, avec la terre, les minéraux, le bois et tout le reste; mais à condition que vous construisiez un chemin de fer de Winnipeg à l'embouchure du fleuve Nelson." Je me rends ensuite auprès du premier ministre de la Saskatchewan, M. Scott, et je lui tiens ce langage: "Vous n'avez ni terres, ni minéraux, ni forêts; il y a déjà longtemps que vous auriez dû les avoir; nous allons vous donner tout cela, mais à condition que vous construisiez un chemin de fer de Regina à l'extrémité septentrionale de votre province, avec bifurcation à Fort-Churchill." Je me rends chez M. Rutherford, le premier ministre de l'Alberta, auquel je fais la même proposition. Nous réussirons ainsi à faire construire, vers 1912 ou 1913, cinq chemins de fer à la baie d'Hudson, comme autant de rayons d'une grande roue, et le gouvernement fédéral construira le sixième.

Nous avons besoin de toutes ces voies ferrées. J'ai prouvé que la baie d'Hudson est navigable et qu'elle offre une route bien plus courte et bien plus sûre pour les produits du Nord-Ouest et que nous réussirions à expédier bien plus rapidement deux Dreadnoughts à la mer du Nord, parce que nous pourrons nous en dispenser sur la route courte. Mon projet est fort acceptable, au point de vue des affaires. Nous affermerions temporairement des Dreadnoughts de la Grande-Bretagne, en versant une somme annuelle de $1,500,000 et cela pendant quatre ans, après quoi la crise sera passée. Ce serait tout au plus une dépense de $6,000,000, et la Grande-Bretagne aurait ainsi sept Dreadnoughts dans la mer du Nord. Examinons ce projet, au point de vue stratégique. Si notre littoral de l'Atlantique était bloqué, la Grande-Bretagne enverrait sa flotte à la baie d'Ungava et y transporterait une armée pour délivrer Québec. Si Winnipeg ou Regina ou Edmonton étaient attaqués, la Grande-Bretagne pourrait envoyer une armée par voie de Fort-Nelson ou Fort-Churchill. L'exécution de ce projet imprimerait

un tel essor au développement du pays que notre population, au lieu de se grossir d'un demi-million d'âmes annuellement, comme cela a eu lieu récemment, s'accroîtrait d'un million d'habitants, et en vingt ans le Canada compterait une population de 30,000,000. Le pays se développerait dans le sens de la longueur comme dans celui de la largeur; les cultivateurs de l'Ouest obtiendraient dix centins de plus par boisseau pour leur blé et $10 de plus par tête de bétail, tandis que le prix des marchandises utilisées au foyer domestique accuserait une forte diminution, par suite de l'abaissement des tarifs de transport. Nous avons un immense pays à développer, et quand nous aurons une population de 30,000,000 d'âmes, je serai en faveur d'une flotte canadienne construite au Canada et l'égale de celle de la Grande-Bretagne. Il y a des hommes de cette génération qui verront sans doute luire le jour où la flotte canadienne l'emportera sur celle de la Grande-Bretagne. Nous aurons une des plus belles mers intérieures du monde pour les manœuvres de la flotte. Jetez un regard sur la carte du monde et vous verrez qu'il n'y a rien de comparable à la baie d'Hudson pour les manœuvres d'une grande flotte militaire, du moment que le territoire avoisinant aura été convenablement colonisé et développé.

Je crois avoir montré que c'est une proposition pratique et qu'elle ne viole aucun des principes que j'ai établis. Je crois avoir montré que là où nous devons combattre, nous devons payer. Nous n'avons pas besoin d'engager quelqu'un pour combattre à notre place. Nos compatriotes Canadiens-français peuvent dire avec fierté qu'autrefois les héros de Châteauguay ont conservé le Canada à la couronne britannique et aujourd'hui le Canada a l'occasion de faire dire de lui, dans l'avenir, qu'il a conservé la Grande-Bretagne à l'empire.

M. F. T. CONGDON (territoire du Yukon): J'espère, monsieur l'Orateur, que l'honorable député de Huron-est (M. Chisholm) ne m'accusera pas de manque d'égards envers lui si j'avoue que je suis incapable de lui répondre en ce moment. En outre de mon inhabileté à le suivre dans sa longue et savante dissertation, j'ai le malheur de ne pas avoir entendu quelques parties de son discours, quand il s'est retourné pour s'adresser aux députés placés derrière lui et qu'il a baissé le ton de sa voix. Par conséquent, si je tentais de répondre à son discours, je craindrais de me rendre ridicule en confondant des pelures de bananes avec la baie d'Hudson, des piquets pour attacher les chevaux avec des Dreadnoughts ou de faire des confusions analogues qui pourraient laisser croire que je ridiculise les efforts de l'honorable député. Je n'ai pas de doute qu'il ait employé beaucoup de temps et qu'il ait fait de nombreuses recherches en vue de l'effort qu'il a tenté et il me serait impossible, à moi ou à quiconque, à la simple audition de ce discours, d'y faire une réponse convenable. Une seule chose ressort avec clarté et évidence de ce discours, c'est que mon honorable ami le chef de l'opposition a dans ses rangs un autre personnage qui a une autre politique à proposer sur cette question navale. Je regrette que certaines parties de ce débat aient pris une tournure qui n'est pas digne de cette Chambre. Permettez-moi de commencer par mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk). J'ai toujours écouté, comme la plupart des députés de cette Chambre l'ont fait, avec beaucoup de respect tous les discours prononcés par l'honorable député. Je ne connais personne dans cette Chambre qui ait une attitude plus digne, un langage parlementaire plus élevé, un plus grand savoir, de meilleures facultés de raisonnement et une plus grande éloquence, mais je ne crains pas de dire que la Chambre partagera mon opinion si je dis qu'il est descendu à un niveau indigne de lui-même lorsqu'il n'a pas craint de dire que les honorables députés de la droite avaient accepté le projet proposé par le très honorable chef du Gouvernement, simplement parce que, s'ils ne l'avaient pas accepté ils auraient été privés de favoritisme.

Les honorables députés qui siègent à votre droite, monsieur l'Orateur, sont animés d'intentions aussi élevées et sont aussi consciencieux que mon honorable ami et ils ne sont pas plus influencés au sujet des idées qu'ils expriment et des positions qu'ils prennent, par le désir immodéré de favoristime, que ne l'est l'honorable député de Jacques-Cartier.

Un autre passage du discours de l'honorable député a été, je le crois, indigne de lui-même et si l'honorable député était présent au moment où j'attire son attention sur ce passage, il exprimerait le regret de s'être oublié au point d'accuser le très honorable premier ministre d'être passé maître dans l'art des circonlocutions et des tromperies. Un pareil langage ne hausse pas le ton de la discussion dans cette Chambre. Au contraire, il le rabaisse de ce niveau élevé auquel tout homme bien pensant au Canada, tout homme qui désire pour son pays une bonne renommée et une excellente réputation, désirerait le voir toujours rester.

Je ne pense pas qu'il soit très nécessaire de parler de l'amendement proposé par l'honorable député. J'admets qu'il y a dans la Chambre un ou deux députés qui pourront en prendre la défense, mais il comporte un principe si nouveau dans l'histoire du Canada et si différent de la théorie du Gouvernement responsable, qu'en réalité il implique un changement dans les

principes et dans les méthodes qui sont la base de notre constitution. Quoi qu'il en soit, si cet amendement est sujet à critique ou non, il est certain qu'il sera appuyé par un si petit nombre que je ne pense pas qu'il mérite une considération sérieuse.

La question la plus importante à discuter c'est l'amendement proposé par le chef de l'opposition (M. R. L. Borden). A ce propos je tiens à dire qu'il débute par une déclaration qui s'aventure presque sur les limites de l'audace et qu'il termine d'une façon contradictoire. Il commence par affirmer que ce projet du Gouvernement n'est pas en harmonie avec les recommandations faites à la conférence impériale de 1907. Il est vrai que la politique affirmée dans ce bill diffère quelque peu de celle qui a été proposée à la conférence impériale de 1907, mais l'honorable député accepte-t-il les résultats de cette conférence comme étant absolument concluants et définitifs? S'est-il arrêté aux conclusions de cette conférence et ne veut-il pas permettre à une conférence impériale dirigée par l'amirauté, présidée par le premier ministre de la Grande-Bretagne, de faire un pas en avant dans la solution de ces questions?

Il est évident, en effet, d'après la correspondance qui a été déposée sur le bureau, que si la proposition contenue dans le bill peut légèrement différer de celle dont on avait parlé à l'origine, durant la conférence de 1907, elle ne s'en écarte pas du tout mais contient absolument les conclusions adoptées par la conférence de 1909 et assurément, lorsqu'il s'agit de ces questions, nous ne sommes pas liés par les conclusions d'une conférence impériale particulière mais nous sommes libres de suivre de temps en temps les progrès les plus récents et d'adopter les dernières décisions qui ont été prises à ce sujet.

A la fin de sa contre-proposition, l'honorable député donne une autre preuve d'inconséquence, comme l'a si bien fait ressortir l'honorable député de Red-Deer (M. Clark). Ce paragraphe semble admettre que sans consulter le peuple, ce Parlement peut parfaitement voter $25,000,000, le coût de deux Dreadnoughts, et envoyer cet argent à l'Angleterre qui en fera ce qu'elle voudra, mais que nous ne pouvons pas faire construire une flotte canadienne, avec nos propres matériaux, par nos propres ouvriers, avec des équipages canadiens, sans soumettre le projet aux électeurs.

Je considère qu'il est illogique au dernier point de vouloir disposer d'une aussi forte somme de deniers publics, pour en faire cadeau à la mère patrie, sans consulter le corps électoral, et de soutenir en même temps que nous n'avons pas le droit d'ordonner la construction d'une marine de guerre canadienne sans soumettre le projet à l'approbation du peuple.

M. CONGDON.

Une autre partie de la contre-proposition qui demande à être traitée assez longuement, c'est celle qui repose sur la supposition que ce que nous appelons " circonstance critique " existe actuellement. On pourrait croire que la guerre est déjà déclarée entre l'Angleterre et l'Allemagne et que les hostilités en sont rendues au point où nous devons absolument réunir toutes nos ressources et les envoyer à la mère patrie, sous la forme d'une lettre de change pour la sauver de la ruine.

L'histoire de l'Angleterre nous fournit d'autres exemples de semblables paniques. Shakespeare en indique la cause dans " Henri IV ", lorsqu'il met dans la bouche du roi, ce conseil donné au prince Hal: "Ainsi, mon Henri, efforce-toi d'occuper les têtes sans cervelle avec des querelles extérieures pour que dans le feu de l'action, on perde la mémoire des jours passés." Quand on voulait occuper les esprits avec des querelles étrangères, les hommes fortement trempés de cette époque disaient: Venez en armes, guerriers des trois points du globe et nous vous tiendrons tête; personne ne nous en fera repentir, si l'Angleterre reste fidèle à elle-même."

Il n'était pas question de paniques alors. Mais dans les temps modernes, un esprit dégénéré s'est emparé de certains hommes publics, et quand ils veulent détourner l'attention des affaires intérieures, ils n'occupent pas les esprits avec des guerres étrangères, mais avec la peur d'une guerre avec un pays étranger.

Si on étudie l'histoire, on constate que c'est vers 1847 que le changement s'est produit et que toutes ces paniques récentes ont eu pour auteurs des vieillards ayant perdu la tête. M. Asquith, le premier ministre d'Angleterre, prétend qu'elles sont généralement l'œuvre de commères des deux sexes. Je n'ose pas me servir de cette expression, qui, de ma part, peut paraître irrespectueuse, mais je dis que depuis la première panique en 1847, jusqu'à nos jours, il n'y en a pas une qui n'ait été causée par un homme d'Etat vieilli et ayant complètement perdu la tête.

Lisez l'histoire des trois paniques par Cobden, et vous verrez dans chacune les mêmes alarmes futiles qu'aujourd'hui—des discours échevelés, des plans d'invasion, des histoires invraisemblables comme celle des toasts qui se boivent en silence, et une foule d'absurdités inventées pour faire croire aux Anglais que l'empereur d'Allemagne, sans cause ni raison, travaille à augmenter sa puissance uniquement pour attaquer, sans provocation, les droits et les libertés du peuple anglais.

Il existe une catégorie d'Anglais qui n'a hérité que des tendances de ses ancêtres Saxons à redouter l'invasion; ces gens surveillent constamment la mer du Nord, s'imaginant y voir les Danois et les Saxons

qui se préparent à envahir leur île, à piller leurs demeures et à mettre leur roi à la rançon.

Je trouve absurdes les efforts que l'on fait pour créer une panique, en exploitant les relations entre l'Angleterre et l'Allemagne. Cette panique n'a pas plus sa raison d'être que celles de 1847, 1851, 1854, 1858 et 1859.

Ainsi que le démontrait récemment un écrivain de grand talent, ces paniques sont un exemple frappant de ce que peut produire l'illusion propagée par les mensonges tenaces de quelques hommes haut placés. Il n'y a pas de faussetés qu'on n'ait invoquées autrefois pour faire croire que la France, et plus tard, la Russie, préméditaient des attaques contre la Grande-Bretagne. Aujourd'hui, au lieu de ces deux puissants adversaires, c'est l'Allemagne qu'on nous montre comme prête à détruire l'empire britannique. La panique de 1847-8, eut son point de départ dans une brochure écrite par le prince de Joinville, un Français. Elle ne contenait rien d'alarmant. L'auteur y signalait, ce qu'il considérait être la position inférieure de la marine française, et beaucoup d'Anglais instruits y virent un compliment très flatteur à l'adresse de la marine anglaise.

Mais certains fabricants de paniques s'emparèrent de cette brochure et voulurent y voir la preuve que le prince de Joinville demandait aux autorités françaises, non seulement de mettre la flotte sur un pied convenable, mais d'entreprendre sans retard la construction d'une flotte capable de menacer l'intégrité de l'empire britannique et d'attaquer la Grande-Bretagne.

Ces incidents amenèrent le duc de Wellington à écrire une lettre à John Burgoyne. Le duc déclara plus tard que cette lettre n'était pas destinée à la publicité, mais elle tomba entre les mains de quelqu'un qui la rendit publique. Il y avait dans cette lettre un passage auquel l'âge vénérable du duc et sa grande renommée pouvaient seuls donner quelque importance.

Dans cette circonstance il disait qu'il se trouvait une partie du littoral méridional de l'Angleterre qu'en aucune saison de l'année, qu'en aucun état de la température, qu'en aucune marée, la France ne pourrait assaillir, après avoir fait débarquer sans difficulté aucune, une armée forte de 50,000 hommes. Ainsi que le faisait ressortir M. Cobden, personne n'aurait prêté la moindre attention à une remarque semblable venant d'un homme ordinaire, parce qu'il n'existe pas dans le monde entier un littoral de vingt milles auquel pourrait s'appliquer, avec vérité, la déclaration du duc de Wellington. Il n'y a pas de littoral de cette étendue où en aucun temps, en aucune marée, en aucune saison de l'année, il serait possible dans le court espace de quelques heures, de débarquer une armée aussi considérable que celle qui compte 50,000 hommes. La campagne relative à cette panique s'est poursuivie en 1847 et en 1848. Elle s'est terminée par quelque chose qui ressemble à ce qu'on recherchait dans le récent budget comme constituant une cure à la dernière panique qui s'est produite en Angleterre. On a guéri la panique de 1847-48 surtout en ajoutant cinq pence, à la taxe sur le revenu. Hume fait ressortir que ces paniques du passé étaient imaginées par de vieilles bonnes femmes, mais que la panique de 1847-48 et celles plus récentes différaient des premières en ce qu'elles étaient imaginées, non pas par de bonnes femmes, mais par le trop grand nombre d'officiers à demi-solde qui fréquentaient les clubs trop nombreux de Londres et qui désiraient une occupation quelconque, n'ayant autre chose de mieux à faire que d'écrire des lettres aux journaux, lettres dans lesquelles ils faisaient ressortir le caractère défectueux au point de vue de la défense de l'empire et le danger d'une attaque de tel ou tel pays étranger.

On ne doit pas oublier que les Canadiens doivent surveiller leurs propres intérêts tout autant que ceux immédiats de la Grande-Bretagne. On ne manque pas à la loyauté en disant cela. Certaines gens s'imaginent, je le dis en passant, que si un membre de cette Chambre, que si un citoyen du Canada se mêlent de critiquer ce qui se rapporte aux intérêts de la Grande-Bretagne, que si, par exemple, un Anglais qui est venu s'établir au Canada, pour y vivre "devrait avoir ses coudées franches" sans payer d'impôt, tout en se servant d'une expression qui n'appellerait pas l'attention ou qui ne provoquerait qu'une réponse en Angleterre, du moment qu'il se trouve au Canada, la réponse est que cet homme-là manque de loyauté, qu'il est un traître à la couronne. En ma qualité de sujet britannique vivant au Canada, je prétends que je ne suis pas prêt à sacrifier un seul de ces droits que le citoyen britannique qui demeure dans la mère patrie exerce constamment. M. Fred Jane, tout récemment encore candidat unioniste à Plymouth, a répondu d'une façon des plus efficaces au livre remarquable du capitaine Mahan sur "l'influence du pouvoir maritime."

Dans cette réponse, il discute la question de savoir quelle devrait être l'ultime destinée des grands dominions britanniques d'au delà les mers. Il prétend avec beaucoup de force et de vigueur que l'ultime destinée de ces grands dominions doit être nécessairement l'indépendance. A l'appui de son affirmation, il invoque l'histoire et les milliers de raisons qu'on peut arguer en sa faveur. Se trouve-t-il en Angleterre quelqu'un pour dire que, parce que M. Jane estime l'ultime destinée de ces grands dominions doit être l'indépendance, il soit traître à la couronne.

Cependant, je constate que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et même l'honorable et savant député de Marquette (M. Roche) ont cité comme déloyal un passage d'un discours que j'ai prononcé à la dernière session sur ce même sujet, discours dans lequel je faisais allusion à ce que disait Macaulay à propos de ce néo-zélandais qui se tenait sur le pont de Londres et qui voyait la destruction tout autour de lui. Personne n'oserait accuser Macaulay d'être anti-anglais, et cependant, parce qu'il arrive à un Canadien de s'aventurer dans une argumentation semblable à celle-là, sans se permettre de faire le moindre acte pour briser le lien qui doit exister entre les colonies et l'empire, mais qui signale ce que pourra être l'ultime destinée de cette colonie, on lui oppose, non pas un argument raisonné, mais cette vieille rengaine du vieux drapeau; on lui répond en criant à un manque de loyauté de sa part. L'heure est venue pour le Canada, puisque notre population se trouve en posture de le permettre, sans danger pour le lien colonial, sans le moindre péril pour les intérêts de l'empire ou pour ceux du Canada, l'heure est venue pour chaque habitant de ce pays de se livrer sans embage et sans restriction possibles, non seulement à la pensée de ces questions, mais encore à une discussion libre et ouverte de ces matières.

L'autre panique qui s'est produite en Angleterre fut celle qui se prolongea de 1851 à 1854. L'origine de cette panique est à peu près la même que celle qui l'avait précédée. On disait que l'Angleterre allait être envahie et occupée par une armée de 50,000 Français.

On disait partout que certain général français proposait l'invasion de l'Angleterre et préparait tout le plan de cette guerre prochaine. Le général en question a nié qu'il eût jamais préparé un plan semblable. Personne n'a produit ce dernier, mais à maintes et maintes reprises on a continué à dire que ce général avait préparé le plan en question. Tous les incidents d'usage dans des paniques semblables "nos correspondants spéciaux" à Paris écrivaient lettre sur lettre parlant toutes de l'augmentation considérable de la marine française, et l'on se demandait, ocmme on l'a fait ici même à différentes reprises: Quel besoin a donc la France de ces navires, si elle ne veut pas attaquer l'Angleterre? C'est encore le même cri que nous entendons aujourd'hui, excepté qu'au lieu de la France, c'est l'Allemagne qui est en jeu. Pourquoi l'Allemagne construirait-elle des navires de guerre si ce n'est pour attaquer la Grande-Bretagne? Je voudrais savoir si la France aux jours dont je parle, si l'Allemagne aujourd'hui, n'avait pas ou n'a pas autant que la Grande-Bretagne le droit raisonnable et juste de construire une

M. CONGDON.

marine de guerre. On doit trouver et faire voir de bonnes raisons avant de croire que tous ces armements sont faits directement et uniquement en vue d'attaquer la Grande-Bretagne, avant de s'en plaindre. Il est du devoir de tout grand peuple de préparer sa propre défense.

J'espère que nous ne verrons jamais le jour où une partie quelconque de l'empire britannique ne sera pas disposée à faire les plus grands sacrifices pour repousser les attaques du dehors. Mais je dis aussi qu'il est du devoir de tout bon sujet de l'empire britannique, qu'il est du devoir de quiconque est dévoué à la civilisation et au progrès de l'humanité de ne pas s'employer à créer de l'animosité contre l'Allemagne ou toute autre nation.

L'honorable député de Marquette (M. Roche) a cité des extraits d'articles écrits par des Allemands, articles que les propriétaires de magazines ont payés à tant la ligne. Un de ces écrivains semble croire que toute nation doit avoir une autre nation qu'elle déteste, et que l'Allemagne a choisi l'empire britannique comme objet de sa haine. L'honorable député voudrait-il que nous cultivions ici des sentiments de cet ordre pour répondre à cette haine? Est-il bien nécessaire que le peuple de l'empire britannique se donne la peine d'inspirer la haine de l'Allemagne à tous les jeunes gens de ce pays? Ne serait-il pas préférable de garder le silence sur ces questions, plutôt que de s'exposer au danger d'inspirer ici la haine de l'Allemagne et d'accroître par là même la haine de l'Alllemagne envers nous? S'il existe des mauvaises dispositions ou des froissements entre les deux pays, ne vaut-il pas mieux prendre des moyens pacifiques comme celui qui vient d'avoir sa conclusion dans l'entente intervenue aujourd'hui entre le ministre des Finances et le consul général d'Allemagne, pour faire disparaître toute cause de malaise entre les deux pays?

Ce qu'il y a eu de plus remarquable dans cette panique de 1851 à 1854, c'est que, comme l'a fait remarquer Cobden, si quelqu'un était parti d'Angleterre au plus fort de cette panique résultant de la possibilité d'une invasion française, et s'était rendu en Nouvelle-Zélande pour en revenir immédiatement, il aurait trouvé les flottes de deux pays au mouillage dans la baie de Besika. Ce voyageur, ne connaissant des relations entre les deux peuples que ce qu'il en savait à son départ de l'Angleterre, aurait été naturellement très inquiet d'apprendre le résultat de la rencontre des deux flottes. Quelle n'aurait pas été sa surprise en apprenant que les deux flottes qu'il croyait ennemies étaient alliées et luttaient ensemble contre la puissante Russie.

Cette panique se termina donc par l'alliance de la France et de l'Angleterre, les

deux nations qui ont pris part à la guerre de Crimée.

Survint ensuite la panique de 1858-9. Bien que l'empereur des Français, Napoléon III, se fût toujours montré l'ami de l'Angleterre; bien qu'il fût engagé en Italie dans sa guerre contre l'Autriche; bien que tout le monde s'accordât à reconnaître que cette guerre demandait toute son attention et toutes ses forces, la panique ne s'en produisit pas moins. Le bruit courait en Angleterre que les soldats français à Rome brûlaient du désir de franchir la Manche et de prendre part au sac de Londres. Cette panique se prolongea jusqu'au moment de l'incident Mason-Slidell—l'affaire du "Trent". Lorsque surgit cet incident, l'Angleterre dut expédier en toute hâte des troupes au Canada et constata que ses soldats manquaient de bottes. Le gouvernement français expédia immédiatement une dépêche en Angleterre pour offrir au gouvernement anglais 1,500 paires de bottes pour les soldats qui partaient pour le Canada. Bien plus, le gouvernement français sans tenir compte des attaques incessantes des fabricants de paniques, se joignit aux autres gouvernements de l'Europe pour faire comprendre aux Etats-Unis que cette saisie était une faute et une contravention à la loi internationale. Le résultat de ces représentations fut que le gouvernement des Etats-Unis remit en liberté les deux personnes qu'un de ses navires de guerre avait enlevées de force à bord d'un navire anglais. C'est ainsi que se termina l'incident.

Hier, l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) a refait l'historique des paniques plus récentes, et il me semble que nul ne peut relire ces faits sans être convaincu qu'il est absolument nécessaire qu'un peuple sensé comme le nôtre ne se laisse pas aveugler par les questions de cette nature, et que nos hommes d'Etat doivent s'employer consciencieusement et énergiquement à calmer les esprits.

On trouve dans un discours ou peut-être dans une brochure de sir Robert Peel, un des hommes d'Etat les plus prudents et les plus clairvoyants que l'Angleterre ait produits au siècle dernier, un passage qui devra nécessairement avoir beaucoup d'influence sur tous les conservateurs, puisque sir Robert Peel fut incontestablement un des grands chefs conservateurs du dix-neuvième siècle, et, pour ma part, je crois que le passage en question contient tant de vérité et de bon sens, qu'il mérite de rester gravé dans l'esprit de tous les gens sensés. Parlant de la rage des armements en temps de paix, au lieu de réserver les efforts suprême de la nation pour les temps de guerre, il disait: "Il faut se résoudre à courir des risques." Il conseille l'économie et fait remarquer qu'un pays ne prend pas le meilleur moyen de se préparer à la guerre quand il consacre une trop forte partie de ses ressources à des préparatifs militaires en temps de paix.

Sir Spencer Walpole faisant alusion à la devise romaine "Si vis pacem, para bellum"—en temps de paix préparez-vous à la guerre—fait observer avec raison que le sens de cette devise a été sensiblement altéré dans les temps modernes, puisque l'argent est devenu le nerf de la guerre et que le meilleur moyen de s'y préparer est d'économiser ses resssources en temps de paix.

Comme Defoe le disait, ce n'est pas l'épée la plus longue, mais la bourse la mieux garnie qui finit par l'emporter, et il est sage de se laisser guider en cette matière par un certain conservatisme et d'admettre que, si non seulement le Canada, mais tout l'empire consacrait toutes ses ressources à se prémunir contre les agressions, malgré les dépenses ainsi faites par la mère patrie et toutes ses possessions en vue de mettre l'empire à l'abri de tous les dangers, on réussirait moins bien qu'en se bornant à des mesures préliminaires de défense et en consentant à courir quelques risques quant au reste.

Le grand inconvénient de toutes ces discussions, c'est que la seule pensée du danger, le fait qu'une autre nation pourrait avoir maille à partir avec la Grande-Bretagne, la déclaration que l'empire britannique est exposé à en venir aux prises avec l'Allemagne, la simple réflexion, tendent à faire naître chez les deux nations un sentiment qui doit inévitablement les conduire à la guerre. Qu'on me permette de dire que le Canada n'a rien à appréhender de ceux qui, dans cette enceinte ou au dehors, sont souvent en butte aux attaques sous prétexte qu'ils sont traîtres et félons, et que le danger vient plutôt de ceux qui, par un patriotisme outré, ne se contentent pas de prouver leur fidélité, mais affichent dans toutes les circonstances leur haine et leur mépris pour toutes les autres nations. Il me semble que celui-là n'est pas d'une loyauté incomparable, quoi qu'il en pense, qui, non content d'aimer et de servir de son mieux sa patrie, croit nécessaire de taquiner les autres nations, d'attirer leur inimitié et de créer des embarras pour l'avenir.

Quant à moi, je suis d'avis que la modération est ce qui convient le mieux. Je ne crois pas qu'il soit sage de persister à vouloir gouverner le monde, même comme nous le faisons à l'heure qu'il est. Il suffit que le gouvernement anglais gouverne l'empire britannique, que la population canadienne gouverne son vaste territoire.

Bien plus, ce sentiment conduit à la guerre. Il pourrait amener finalement la ruine de la civilisation, si nous ne nous contentions pas de régir nos propres possessions et de traiter les autres nations

avec le respect et les égards que nous exigeons d'elles. Il n'y a pas longtemps, j'entendais quelqu'un déclarer, non dans ces murs, mais ailleurs, que nos fils et, à leur défaut, nos petits-fils verraient le jour où le Canada sera maître de tout ce continent. Est-il rien de plus absurde qu'une semblable idée? Celui qui s'attend que ses fils ou ses petits-fils deviendront les maîtres de ce continent, y compris la grande république voisine qui est si puissante de nos jours, qu'elle pourrait, s'il lui en prenait fantaisie, nous imposer sa loi sans peine, celui-là aurait-il lieu de se plaindre si les Américains, par exemple, se disaient, puisque c'est là l'esprit qui doit prévaloir parmi le monde civilisé, nous nous laisserons guider par lui et nous tâcherons d'étendre notre empire sur tout le continent américain?

Lord Beaconfield est l'auteur d'une doctrine qu'il a dû désavouer et qui consistait à réclamer pour la Grande-Bretagne la prépondérance dans le concert européen. Pourquoi s'arrogerait-elle cette prépondérance? Espère-t-elle dominer dans les conseils de la France, de l'Allemagne et de la Russie? Ne doit-elle pas s'attendre que les Français, les Allemands et les Russes seront choqués d'une telle prétention, et que pensera-t-on s'ils tentaient eux-mêmes d'étendre leur domination sur un empire de l'empire britannique. Ce n'est pas ce sentiment qui doit animer le peuple canadien dans ses tentatives de venir en aide à l'empire britannque et à ses colonies.

Je traiterai maintenant la question même dont la Chambre est saisie, bien que je sois d'avis que le sujet que j'ai déjà discuté se rattache à l'affirmation contenue dans l'amendement du chef de l'opposition, à savoir qu'il existe des circonstances qui nous obligent à prêter notre concours à la Grande-Bretagne. Je crois que mes commentaires étaient de mise, parce qu'ils prouvaient que la situation n'est pas plus menaçante qu'elle ne l'était dans chacune de ces circonstances antérieures, et que l'histoire démontre que chacune de ces paniques était tellement absurde et injustifiable que le vieillard qui les a causées a été l'objet des moqueries de ceux qui ont lu les annales de ce temps-là.

Venons-en directement à la question: Que doit faire le Canada, en égard à sa dignité, pour participer à la défense du puissant empire dont il fait partie? Le Canada peut adopter plusieurs lignes de conduite. Je ne parle pas de la manière dont il pourrait participer à la défense, mais j'examine s'il doit continuer à se fier à la protection des immenses forces navales de la Grande-Bretagne. Dans ce cas, parmi ceux qui ont égard à l'amour propre national, personne ne refusera de contribuer comme il convient aux moyens de défense que la marine anglaise fournit au Canada. Quelqu'un a combattu à maintes reprises, dans son propre journal, la politique ministérielle, ainsi que le projet de donner deux Dreadnoughts, et il a déclaré que le Canada était suffisamment protégé car il se fie à la doctrine Monroe. Je suis du nombre de ceux qui croient que rien n'empêche que la doctrine Monroe—qui, entre parenthèses, a été énoncée tout d'abord par un célèbre ministre anglais—ne concoure sensiblement à la défense, non seulement du Canada, mais de tout l'empire.

Mais je dis ceci, et je crois que la plupart des Canadiens seront de mon avis, que même si nous étions en sûreté sous la protection de la doctrine Monroe, notre respect de nous-mêmes comme peuple courageux, comme l'est indubitablement le peuple Canadien, ne devrait pas nous faire accepter cette défense sans fournir notre part de l'aide pour maintenir la doctrine Monroe. Conséquemment, dans mon humble jugement, soit que nous continuions à nous reposer sur la protection de la grande flotte anglaise—et chacun de nous dans ce Parlement veut et est prêt à faire les plus grands sacrifices possibles afin que cela se continue—soit que nous rompions le lien britannique et que nous nous reposions seulement sur la doctrine Monroe pour nous protéger, notre propre esprit public, l'orgueil et le respect que notre peuple se doit à lui-même veulent que nous soyons protégés par la marine de l'Angleterre ou par la marine des Etats-Unis, que nous fournissions une part proportionnée au maintien de la marine qui nous protégera.

Je crois qu'il ressort clairement des remarques que j'ai faites dans cette Chambre dans le passé, que je suis l'un de ceux qui n'aiment pas l'impérialisme militant. Je crois que l'impérialisme qui s'avance en agitant le drapeau, en insultant et en suscitant des querelles avec d'autres nations, est la plus grande erreur du monde. Et bien que certaines personnes qui croient faire acte de grande loyauté en agitant le drapeau, puissent accuser de déloyauté celui qui ne les approuve pas, j'ose dire que la loyauté la plus élevée et la plus vraie envers l'empire britannique se trouve chez ceux qui s'efforcent d'éloigner de l'empire les difficultés et les guerres.

Si nous examinons la situation de la marine allemande aujourd'hui, on constate de grandes choses. D'abord, on trouve en Allemagne une augmentation remarquable de sa puissance navale. Il n'y a encore que quelques années, la marine allemande n'existait pas. J'avoue que quelquefois, je pense que c'est une ironie de l'histoire que la Grande-Bretagne soit prise dans une certaine mesure par la peur de la marine

allemande. Lorsque je me rappelle qu'en 1850, avant la fondation de l'empire allemand, à l'époque de la confédération allemande, il s'éleva une difficulté à propos d'Héligoland, et lorsque les Allemands y envoyèrent des vaisseaux qu'ils avaient loués, ils furent avertis par le gouvernement anglais que le pavillon allemand n'était pas reconnu sur les mers, et que tout vaisseau qui naviguerait sous ce pavillon serait traité comme pirate. Je ne crois pas qu'aucun homme consciencieux approuverait aujourd'hui la Grande-Bretagne de traiter maintenant la marine allemande de cette façon. Dans tous les cas, l'Allemagne a atteint aujourd'hui la position qu'aucun vaisseau naviguant sous le pavillon allemand ne court danger d'être traité comme pirate.

La plupart d'entre nous se rappellent le temps ou l'Allemagne avait à peine un port de mer et où l'empire allemand fut obligé d'acheter cinq milles carrés de terrain du duché d'Oldenburg, pour établir une station navale. Nous savons que les stations navales à Kiel, Wilhelms haven, Emden et Elbing sont pratiquement artificielles, et que lorsque l'empereur actuel est monté sur le trône, l'Allemagne avait à peine un semblant de marine. Les progrès réalisés par l'Allemagne dans la création d'une marine surprennent tous ceux qui étudient l'évolution des nations. Les grands progrès de l'Allemagne dans la construction de navires de guerre ont été accompagnés de progrès égaux dans la construction de navires marchands et par son industrie, par ses aptitudes, et l'intelligence de sa population, l'Allemagne occupe aujourd'hui une place considérable parmi les nations du monde, tant au point de vue de sa marine de guerre que de sa marine marchande. C'est un fait remarquable que le déclin de la construction de navires au Canada a eu lieu pratiquement en même temps que la construction des navires augmentait en Allemagne. Cela est dû indubitablement au fait que le temps des navires en bois était passé, que les navires en fer venaient en vogue et que leur construction demandait des ouvriers, des artisans, des chauffeurs, des électriciens, métiers qui allaient bien avec l'esprit scientifique du peuple allemand. L'Allemagne a commencé la construction d'une marine, et elle possède aujourd'hui une marine qui est certainement remarquable, ou le peu de temps qui a été dépensé dans son développement.

(Sur motion de M. Congdon le débat est ajourné.)

La séance est levée à six heures.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 17 février 1910.

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

GRATIFICATIONS AUX VOLONTAIRES.

M. SHARPE demande:

Le Gouvernement a-t-il l'intention de modifier la loi de 1908, récompensant certains volontaires de manière à permettre aux chirurgiens civils qui ont servi durant la guerre de recevoir des concessions de terre? Si non, pourquoi?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur et surintendant général des Affaires indiennes): Le Gouvernement considère qu'il ne serait pas à propos d'étendre la portée de cette loi.

LES CONCESSIONNAIRES DU CANAL DE BEAUHARNOIS.

M. MONK demande:

1. Quelles personnes occupant des terrains de l'Etat situés le long du canal de Beauharnois actuellement affermé à la Canadian Light and Power Company, sont endettées pour loyer, et jusqu'à quel montant?
2. Le Gouvernement a-t-il donné instruction de poursuivre les personnes ainsi endettées pour arrérages de loyer?
3. Dans l'affirmative, à quels avocats ou société d'avocats ces instructions ont-elles été données?
4. Quelles instructions ont été données?
5. Quelles personnes ont été poursuivies?
6. Ordre a-t-il été donné de poursuivre toutes les personnes endettées ou seulement quelques-unes? Dans l'affirmative, lesquelles?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Les noms de plusieurs personnes apparaissent dans nos livres comme endettées envers le Trésor public pour loyer de terrains, le long du canal de Beauharnois, mais comme quelques-unes contestent la validité de nos réclamations, il ne serait pas dans l'intérêt public de publier ces noms avant qu'un règlement soit effectué.

2. Le département de la Justice est actuellement en pourparlers avec son agent, M. R. A. E. Greenshields, C.R., de Montréal.

3, 4, 5 et 6. Répondu sous le n° 2.

M. CALVIN MACKENZIE.

M. STANFIELD demande:

1. Au mois d'octobre 1908 et en février 1909, Calvin McKenzie était-il employé sur l'Intercolonial, dans le comté de Pictou, Nouvelle-Ecosse?
2. S'il l'était, où travaillait-il, quel était son ouvrage, et quelle était sa paie quotidienne?
3. Le 26 octobre 1908, était-il à l'ouvrage, et a-t-il reçu sa paie ordinaire pour ce jour-là?

4. Le 16 février 1909, était-il à l'ouvrage, et a-t-il reçu sa paie ordinaire pour ce jour-là?
5. Si, aux jours, ou à l'un ou l'autre des jours mentionnés, il n'était pas à l'ouvrage, pourquoi n'accomplissait-il pas son ouvrage, et pourquoi, si la chose a eu lieu, a-t-il reçu sa paie ordinaire pour ces jour-là?
6. Est-il encore à l'emploi du chemin de fer, quel ouvrage a-t-il à faire, et quelle est sa paie?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui.
2. A Stellarton, aide-chaudronnier, à 16 cts de l'heure.
3. Oui; la nuit; il a reçu son salaire ordinaire—16 cts de l'heure.
4. Oui, la nuit; il a reçu son salaire ordinaire—16 cts de l'heure.
5. Répondu sous les nos 3 et 4.
6. Oui, il est encore employé comme aide-chaudronnier la nuit, à 16 cts de l'heure.

INONDATION AU CANAL DE LA TRENT.

M. LENNOX demande:

1. Les personnes dont les noms suivent, demeurant dans le township d'Asphodel: John Lynch, John Sayent, Patrick Crowley, G. A. L. Humphries, James Werner, Thomas Davidson, J. J. Brackenridge et Charles Faux, ont-elles été indemnisées pour les dommages à des terres inondées causés par les barrages sur la rivière Trent, au village de Hastings?
2. Dans l'affirmative, pour quelle superficie de terre affectée chacune d'elles a-t-elle reçu de l'argent, quelle somme a été payée, et, quand le paiement a-t-il été fait?
3. Qui a été l'évaluateur pour le compte de l'Etat?
4. Quel avocat a représenté les intérêts de l'Etat, en chaque cas, et quels honoraires lui ont été payés en chaque cas?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui.
2. John Lynch, 8 acres, $40, 14 juin, 1909; John Sevent, 60 acres, $600, 17 mars 1909; Patrick Crowley, 32 acres, $320, 16 juin 1909; G. A. L. Humphries, 50 acres, $550 ,17 mars 1909; James Warner, 30 acres, $330, 5 mars 1909; Thomas Davidson, 5 acres, $45. 30 avril 1909; Charles Faux, 80 acres, $720, 29 avril 1909; J. Breckenridge, 6 acres, $60, 14 juin 1909.
3. James Dickson.
4. L. F. Clarry. Rien n'a encore été payé, mais sa note de frais a été approuvée par le département de la Justice et il sera payé dès qu'il y aura un crédit disponible, le 1er avril 1910.

GEORGE WALTON, MANITOBA.

M. SCHAFFNER demande:

1. Quelle somme d'argent a été payée, chaque année depuis le 1er janvier 1906 jusqu'au 31 décembre 1909, à Georges Walton, Manitoba, par le département de l'Intérieur?
2. Ce monsieur a-t-il reçu de l'argent, depuis le 1er janvier 1909, de quelque autre département ministériel?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. 1906, rien; 1907, $200; 1908, rien; 1909, $1,650.71. Vu que la 2e partie de la question concerne plus d'un département je conseillerais à mon honorable ami de demander le dépôt d'un état.

M. l'ORATEUR: La question servira d'avis de motion.

M. ARTHUR JOHNSON.

M. GEORGE TAYLOR demande:

1. L'item suivant du dernier rapport des navires enregistrés est-il exact:—"N° 122,417; nom, "Reliever"; propriétaire, Manly Chew; domicile postal, Midland; longueur, 226 pieds; chevaux-vapeur, 80; tonnage enregistré, 306."
2. Un nommé Arthur Johnson était-il ingénieur-mécanicien sur ledit navire pendant la saison de navigation de 1909?
3. Quel certificat devrait avoir le premier ingénieur-mécanicien dudit navire?
4. Le nommé Arthur Johnson avait-il un pareil certificat délivré par le département de la Marine?
5. Dans la négative, un permis a-t-il été délivré par le département pour lui permettre d'exercer cet emploi?
6. Si un permis a été accordé, dans quelle circonstances l'a-t-il été, et à la demande de qui?
7. Ledit Johnson a-t-il à présent un certificat du département l'autorisant à exercer l'emploi d'ingénieur-mécanicien sur un navire de ce tonnage?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances):

1. Oui, sauf que le tonnage enregistré est réellement de 366. Le registre du bord donne 80 chevaux-vapeur, mais à l'épreuve, il n'a donné que 70.5.
2. Oui.
3. Certicat de 3e classe.
4, 5 et 6. Oui.
7. Oui.

M. JOHN E. RUSSELL

M. J. D. REID demande:

Quelle somme a été payée chaque année, y compris l'exercice financier en cours, à John E. Russell pour travaux concernant le port de Toronto, et l'entrée de l'est de ce port?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

En 1898-1899	$1,585 95
1905-1906	5,856 67
1905-1906	4,299 82
1907-1908	5,785 83
1908-1909	3,705 82
1908-1909	2,529 60
1909-1910	9,783 81
Total	$33,547 50

TROUPE PERMANENTE DU CANADA.

M. R. L. BORDEN demande:

1. Combien d'hommes servant dans la troupe permanente du Canada ont repris du service après l'expiration de leur engagement?

2. La troupe permanente est-elle au complet? Sinon, quel est le déficit?

3. Si la troupe n'est pas au complet, quelle en est la cause?

4. Quelle proportion de la troupe permanente est composée d'hommes nés en Canada?

5. Pour quelle durée les hommes sont-ils engagés dans la troupe permanente?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Cinquante pour cent.

2. Oui.

3. Répondu sous le n° 2.

4. Approximativement: officiers, 90 p. 100; sous-officiers et soldats, 20 p. 100.

5. L'article de la loi concernant la milice dispose que la durée du service en temps de paix se répartira comme suit: a) pour la milice en activité de service * trois ans; b) pour la milice de réserve, la durée tel qu'il est prescrit.

*Le terme milice en service actif comprend la troupe permanente.

SUBVENTIONS A LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BRUCE-MINES.

M. BOYCE demande:

1. Quelles subventions ont été accordées par le gouvernement canadien à la compagnie du chemin de fer de Bruce-Mines et d'Algoma?

2. Quand ont-elles été accordées, et sont-elles encore en vigueur?

3. Quelle proportion de ce chemin de fer a été achevée, et combien la compagnie a-t-elle reçu en subventions?

4. Récemment quelque demande at-elle été présentée pour renouvellement de subvention à cette voie ferrée?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1 et 2. Par la loi de 1910 sur les subventions, chapitre 7, item 24, de la loi relative aux subsides, une subvention a été accordée pour la construction d'une voie ferrée d'un point quelconque de l'embranchement d'Algoma du chemin de fer canadien du Pacifique à la station du lac Bruce ou près de cette dernière au nord jusqu'à un point situé au lac à la Roche ou près de ce dernier, ligne n'excédant pas neuf milles en longueur. Cette subvention fut accordée à la compagnie en question d'après la convention n° 14,360, passée le 5 novembre 1901, et qui est expirée le 23 mai 1905.

D'après la loi de 1903 relative aux subsides, chapitre 57, item 38, une subvention fut accordée à la compagnie dont il est question pour la construction de 21 milles de voie ferrée de l'extrémité de la ligne subventionnée en vertu du chapitre 7 de la loi de 1901 (mais nulle entreprise n'a été adjugée relativement à cette subvention. Cette subvention expirait le 24 octobre 1907.

D'après la loi de 1904 relative aux subventions, chapitre 34, item 2, une subvention fut accordée à la dite compagnie pour:

a) Cette partie de la voie ferrée s'étendant de la jonction de Bruce-Mines, au sud, jusqu'à la ville de Bruce-Mines sur le lac Huron, cet embranchement ne devant pas dépasser en longueur 3 milles.

b) Les 6 milles de voie ferrée construits de la station du lac Gordon, étend le terminus de la ligne subventionnée d'après les dispositions du chapitre 7 de 1901, au nord du lac à la Roche, soit une distance de 6 milles.

c) Douze milles du lac à la Roche au nord, soit une distance ne dépassant pas 12 milles. Ces subventions ont été accordées pour remplacer celles dont il était question dans l'item 38, article 2 du chapitre 57, loi de 1903.

Le 20 octobre 1904 une convention a été passée par la compagnie ci-dessus mentionnée relativement à la subvention comprise dans le paragraphe "b" de l'acte de 1904, qui se rapportait à la ligne du lac Gordon au lac à la Roche. D'après une convention qui porte la date du 28 janvier 1905, on accordait à la compagnie une subvention pour la ligne mentionnée dans l'acte de 1904, au chapitre 34 pour une voie ferrée partant de la jonction de Bruce-Mines et se prolongeant jusqu'à la ville de Bruce-Mines, soit sur une distance de trois milles. Ces subventions expiraient le 10 avril 1908.

3.

1903.

Le 24 janvier. Subvention de $3,200 pour 9 milles d'un point quelconque de l'embranchement d'Algoma sur le chemin de fer canadien du Pacifique près de la station du lac Bruce jusqu'à un point situé près du lac à la Roche..	$28,800
Le 4 janvier. Subvention pour 5 milles .90 de la station du lac Gordon jusqu'au lac à la Roche à $3,200 par mille	$18,880
Le 9 mars. Subvention pour 1 mille .95, de la jonction de Bruce-Mines au sud jusqu'à la ville de Bruce-Mines, $3,200 par mille..	$ 6,240
	$53,920

4. Oui. Nous avons reçu, le 4 avril 1909, une requête de McCarthy, Osler, Hosken et Harcourt en faveur de cette compagnie de chemin de fer.

ADDITIONS ET REPARATIONS AU QUAI DE KENSINGTON.

M. BOYCE demande:

1. A la demande de qui le département des Travaux publics a-t-il envoyé son ingénieur pour examiner le quai de Kensington dans

le but de constater quelles additions et réparations étaient nécessaires?

2. A l'instance de qui une somme de $3,300 a-t-elle été inscrite dans le budget pour agrandissement et réparations de ce quai?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Dans les questions de la nature de celles qui font l'objet de cette interpellation, le ministre doit assumer la responsabilité de ses actes. Il doit d'ordinaire, je crois, être toujours prêt à faire connaître les noms de ceux qui lui ont fait des représentations sur les affaires décidées. Tout ce que je pense opportun de dire, c'est que dans les questions dont on parle dans cette question, l'attitude prise est celle que le ministre lui-même a décidé de tenir.

PROPRIETE MILITAIRE A SAINT-JEAN, QUEBEC.

M. WORTHINGTON demande:

Le Gouvernement a-t-il l'intention de céder la propriété militaire à Saint-Jean, province de Québec, en faveur du collège de Sainte-Marie du Monnoir ou de quelque autre corporation ou particulier? Dans l'affirmative, en faveur de qui et à quelles conditions?

2. Quelle est l'évaluation des terrains possédés par l'Etat à Saint-Jean, province de Québec, et servant à des fins militaires? Quelle est l'évaluation des édifices qui y sont érigés, et quel a été, au cours des cinq dernières années, le coût de l'entretien de ces édifices?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Non.

2. a) $31,200.

c) 1904-1905	$4,869.77
1905-1906	1,761.90
1906-1907	4,007.35
1907-1908	3,057.93
1908-1909	9,194.65

PETER GUNN, INSPECTEUR DES PECHERIES.

M. BRADBURY demande:

Peter Gunn, du lac Sainte-Anne, a-t-il été nommé inspecteur des pêcheries? Dans l'affirmative, pour quel district, et quels appointements reçoit-il?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Oui, pour les districts électoraux d'Edmonton, de Victoria et de Strathcona, aux appointements de $1,200 par année; mais le département a reçu sa démission qui a été acceptée.

THOMAS COSTELLO.

M. WORTHINGTON demande:

1. Le Gouvernement a-t-il d'autres renseignements, rapports ou correspondance qui n'ont pas été soumis à la Chambre en réponse à une question inscrite au feuilleton en date du 17 février 1909, page 1176 des Débats, volume 1 de 1909, et relative à l'industrie des lainages, par Thomas Costello? Dans l'affirmative, quelle est la nature de la correspondance, et quand sera-t-elle déposée sur le bureau de la Chambre?

2. Le Gouvernement a-t-il quelque renseignement concernant un rapport fait à la même époque pour le gouvernement des Etats-Unis par l'agent de ce dernier gouvernement, W. Graham Clark?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur et des Mines):

1. Non.

2. Il y a au ministère des Douanes une copie d'un rapport de M. W. Graham Clark sur la "Fabrication des tissus laineux et de pacotilles" en France et en Angleterre, publié par l'imprimerie des Etats-Unis, à Washington, en 1909.

COLLEGE MILITAIRE A SAINT-LAMBERT, QUEBEC.

M. WORTHINGTON demande:

1. Quelle est la nature des édifices militaires que le Gouvernement se propose de construire à Saint-Lambert, province de Québec, ou les environs, et à quel usage sont-ils destinés?

2. Par quels corps ou régiments seront-ils occupés?

3. L'emplacement de ces édifices a-t-il été acheté? Dans l'affirmative, de qui et à quel prix?

4. Quand se propose-t-on de commencer la construction de ces édifices, et quel en est le coût estimatif?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Des casernes destinées aux corps permanents pour fournir une école d'instruction aux régiments de Montréal et à ceux des environs.

2. Même réponse que la précédente, mais les détails actuels des unités n'ont pas encore été déterminés.

3. Non; on espère que ces bâtisses seront construites sur un terrain qui appartient déjà à la couronne.

4. Les arpentages et les plans n'ont pas encore été terminés, et cela ne nous permet pas de dire quand les travaux seront commencés ni quel sera le coût de cet ouvrage.

SERVICE NAVAL DU CANADA—EXPLICATIONS.

M. R. L. BORDEN: Avant de passer à l'ordre du jour, j'aimerais poser une question à l'honorable ministre de la Milice, (sir Frederick Borden) à propos d'une déclaration contenue dans son récent discours consigné aux pages 3415-16-17 et 18 du hansard, édition non revisée. Ce que je désire principalement savoir se rapporte au coût du "Rainbow", qui ne semble pas compris dans celui des autres vaisseaux, bien que le navire soit mentionné.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Il

n'est pas mentionné. Je crois, mais je n'en suis pas certain, que le coût de ce navire est d'environ £50,000.

M. R. L. BORDEN: Je voudrais savoir aussi ce que l'on comprend par l'expression "entretien". Devons-nous compter que cela comprend, en réalité, toute autre chose que l'intérêt et la perte en valeur?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN: Oui, avec, en outre, la disposition relative au fonds d'amortissement.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, je veux apporter à la Chambre une explication sur un fait personnel. Le 14 du mois courant, l'honorable député d'York, Nouveau-Brunswick (M. Crocket) a lu un extrait d'un article publié un ou deux jours auparavant par le "Globe", de Toronto, et qui était conçu comme suit:

En lisant des extraits de certains documents et en se gardant avec soin d'en lire d'autres, il a cherché à faire croire que de l'argent était fourni par le trésor public pour être employé à l'acquisition d'un quai à Pink-Rock, ouvrage que possédait une compagnie administrée par un ami politique du ministre des Travaux publics.

L'honorable M. Pugsley a détruit ce joli petit échafaudage politique sur le champ même, en faisant connaître avec preuves à l'appui une convention qui démontrait que l'ouvrage en question était passé des mains de la compagnie désignée par le député d'York entre celles de la couronne, et que les dépenses dont on se plaignait se rapportaient à un ouvrage public exécuté dans l'intérêt du peuple.

L'honorable député d'York aurait, dans le "Globe", de Toronto, attaqué cette déclaration comme étant mensongère, ajoutant, en outre, que le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) savait que son affirmation était contraire à la vérité.

C'est à cause de cette dernière assertion que je me crois tenu de donner des explications à la Chambre. L'honorable député a dit et veut que je répète après lui que l'article du "Globe" est inexact; je ne puis accéder à son désir. A prendre l'article en son entier, on en vient nécessairement à la conclusion qu'en ce qui concerne le quai de Pink-Rock, il expose les choses sous leur jour véritable. Il faut lire l'article tout entier pour se rendre compte de son exactitude ou de son inexactitude. Je vais donner une lecture plus complète embrassant les paragraphes que l'honorable député d'York a cités et auxquels je viens de faire allusion:

En lisant des extraits de certains documents et en se gardant avec soin d'en lire d'autres, il a cherché à laisser croire que de l'argent était fourni par le trésor public pour être employé à l'acquisition d'un quai à Pink-Rock, ouvrage que possédait une compagnie administrée par un ami politique du ministre des Travaux publics.

L'impression que m'a faite le langage de l'honorable député d'York—et ce me paraît être celle qui s'en dégageait naturellement —c'est que le ministère des Travaux publics faisait des dépenses au sujet d'un quai privé appartenant à l'Albert Manufacturing Company. Or, il n'en est rien; on n'a pas dépensé un sou pour un quai privé. Celui que l'on est à construire appartient entièrement à l'Etat.

Il se peut que mon honorable ami d'York n'ait pas voulu créer une telle impression, et je me plais à croire qu'il n'en avait pas l'intention; mais c'est là la conclusion logique qui se dégageait de ses paroles, c'est celle que l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) en a tirée, puisqu'il a dit que l'on faisait des dépenses à l'égard d'entreprises privées. Je considère donc que le reporter du "Globe" avait toute raison de tirer une telle conclusion des remarques de mon honorable ami. L'article se continue comme suit:

L'honorable M. Pugsley a détruit ce joli petit échafaudage politique sur le champ même, en faisant connaître avec preuves à l'appui une convention qui démontrait que l'ouvrage en question était passé des mains de la compagnie désignée par le député d'York entre celles de la couronne, et que les dépenses dont on se plaignait se rapportaient à un ouvrage public exécuté dans l'intérêt du peuple.

Je considère que le contrat qui confère à l'Etat le droit absolu de percevoir des droits pour l'usage des côtés et de la surface du quai, qui donne au public le droit de passer sur le quai que construisit l'Albert Manufacturing Company; que le prolongement que le Gouvernement lui-même est à faire construire au-delà de ce même quai; tout cela, dis-je, autorisait le correspondant du "Globe" à dire que l'Etat a remplacé l'Albert Manufacturing Company en tant que possesseur du quai; car c'est ce qui ressort effectivement du contrat, sauf que les bateaux de l'Albert Manufacturing Company peuvent mouiller au quai sans être assujétis au quayage. L'auteur de l'article ajoute encore:

Que les dépenses dont on se plaint avaient trait à l'amélioration, dans l'intérêt général, d'un ouvrage public.

Voilà qui est encore rigoureusement exact. Pour ces raisons, je le répète, il m'est impossible de convenir avec l'honorable député d'York (M. Crocket) que l'article publié dans le "Globe", de Toronto, contient quelque inexactitude.

M. O. S. CROCKET (York) (N.-B.). Le ministre des Travaux publics semble avoir jugé nécessaire de s'expliquer encore une

fois, chose qu'il s'est très souvent vu obligé de faire ici. Il se dit incapable de conclure, comme le député d'York le faisait lundi dernier, à l'inexactitude de l'article du "Globe". Si le ministre n'est pas capable de corroborer mes dires, je suis en mesure, moi, de confirmer ce que j'ai dit l'autre jour, et je me fonderai pour cela sur le dossier que m'a fourni certain fonctionnaire du département que dirige l'honorable ministre. Bien que ce dernier ait commencé par dire qu'il ne pouvait corroborer mon assertion, il a fini par tomber presque d'accord avec moi en avouant que le quai n'a pas été cédé à la couronne. J'ai reproché à l'auteur de l'article du "Globe" d'avoir dit que le quai que le Gouvernement est à faire prolonger, la compagnie l'avait cédé à l'Etat. J'ai affirmé l'autre jour que cette assertion est inexacte; je le réaffirme aujourd'hui. Et le ministre. . .

Des VOIX: Très bien! très bien!

M. CROCKET: Que le ministre invoque l'intérêt public, c'est bel et bon; c'est un argument dont il use bien fréquemment. J'imagine que les nombreuses dépenses que l'on a faites à Saint-Jean et en d'autres endroits importants du Nouveau-Brunswick ont, suivant le ministre des Travaux publics, été motivés tout d'abord par le souci de l'intérêt public.

L'hon. M. PUGSLEY : Elles sont toutes dans l'intérêt public.

M. CROCKET : Mais il y a dans la province du Nouveau-Brunswick beaucoup d'ouvrages pour lesquels le comité des subsides a voté des milliers de dollars, et dont l'objet principal n'est pas l'intérêt public, car il s'agit manifestement de l'amélioration de propriétés privées.

Au dire du ministre le quai que l'on est à construire appartient à la couronne; or, celui que l'on fait construire à la faveur du crédit voté par la Chambre n'est que le prolongement d'un quai privé appartenant à l'Albert Manufacturing Company, dont le gérant est M. Osman; et le contrat dont il a été question, le contrat qui, suivant le ministre, mettrait la couronne en possession du quai, n'est qu'une convention plus ou moins spécieuse par laquelle, ainsi que je disais l'autre jour, M. Osman ou l'Albert Manufacturing Company permettrait gracieusement à l'Etat de percevoir du quayage sur les navires qui accosteront le quai, à l'exception toutefois des siens et de ceux qu'elle nolise. A vrai dire, le ministre le sait bien, le quai n'est fréquenté que par les seuls bateaux de la compagnie, et il devra en être ainsi pendant un certain nombre d'années encore.

J'ai les documents par devers moi, et je mets le ministre des Travaux publics au défi de contredire une seule des assertions que j'ai faites à ce sujet. La deuxième pièce du dossier qui m'a été fourni par un fonctionnaire des Travaux publics établit que le quai est destiné à l'expédition du gypse de l'Albert Manufacturing Company, le seul produit qui puisse s'expédier de cet endroit-là.

Voilà ce qu'établit le dossier fourni par les propres fonctionnaires du ministre des Travaux publics. Je n'ai pas seulement trouvé à redire à ce que le quai n'a pas été cédé à l'Etat, j'ai aussi trouvé mauvais que les dépenses occasionnées par ce quai pendant une année et portées au rapport de l'auditeur général aient été faites sous la direction de M. Osman, sans surveillance ni direction de la part du ministère des Travaux publics; que le compte des engagements contractés par M. Osman ait été simplement transmis au ministère des Travaux publics, et que toute la dépense, qui se chiffre à plus de $2,000, ait été soldée et portée au rapport de l'auditeur général comme ayant été faite par les soins et sous la surveillance du ministère des Travaux publics. C'est ce que prouve surabondamment le dossier que j'ai sous les yeux.

Pour que la Chambre se fasse une idée plus complète de l'affaire et que, surtout, elle se pénètre de la parfaite exactitude de mon assertion de l'autre jour, je donnerai lecture d'une lettre que j'ai par devers moi, lettre portant la signature de M. J. C. Osman et datée de Saint-Jean (N.-B.) le 7 septembre 1907. Cette lettre fait voir que, bien que certain fonctionnaire du ministère eût conseillé la cession du quai à l'Etat avant d'y faire la moindre dépense, M. Osman passa outre et proposa le bel arrangement que le ministre des Travaux publics juge suffisant. La lettre est ainsi conçue:

J'accuse réception d'une lettre de votre secrétaire au sujet du prolongement du quai de Pink-Rock, comté de Westmoreland.

Je ne vois pas sur quoi on peut légitimement se fonder pour exiger de notre compagnie qu'elle cède à l'Etat le quai, d'environ 250 pieds de longueur, qu'elle a construit elle-même, et je ne crois pas que le désir du Parlement soit que nous le cédions. Le crédit, comme vous le savez, est destiné au prolongement du quai. Cependant, nous consentirions volontiers à accorder à la couronne, pour l'usage du public, le droit de passage gratuit sur notre terrain depuis le chemin public jusqu'au quai; à y établir un bon chemin et à le tenir en bon état. Nous accorderons aussi à la couronne, pour l'usage du public, le droit de passage sur notre quai jusqu'au prolongement projeté, nous engageant à tenir ledit quai en bon état; et pour ce qui est des navires autres que les nôtres et ceux que nous nolisons qui accostent le quai. . .

Comme je l'ai dit, ce quai ne sert et ne servira qu'aux seuls bateaux de la compagnie, ou à ceux qu'elle nolise.

. . . nous permettrons à l'Etat de percevoir du quaiage sur les bateaux qui se serviront de notre quai aussi bien que du prolongement,

sans que, de notre côté, nous exigions la moindre indemnité du public, et à titre d'équivalent de l'usage que nos bateaux ou les navires que nous nolisons feront du quai construit par l'Etat, nous nous chargerons de tenir, à nos frais, tout le quai en bon état.

Si je ne croyais le ministre des Travaux publics absolument incapable de se dicter une lettre devant être signée par une autre personne, je serais enclin à faire observer que cette lettre accuse assez de politesse et d'habileté pour être presque digne de la belle main italienne de l'homme de génie qui dirige le plus important des ministères à dépense. Cette pensée me vient d'autant plus aisément que le 10 septembre, M. Osman écrivait une autre lettre où il est question d'un très agréable entretien que, quelques jours auparavant, il avait eu avec le ministre, à Saint-Jean. Cette lettre du 10 septembre était datée d'Hillsboro; la précédente était datée de Saint-Jean, le 7 septembre.

A l'honorable Wm Pugsley,
Ottawa (Ont.).

Cher monsieur Pugsley,—Au sujet du prolongement du quai de Pink-Rock dont nous avons discuté à fond les détails au cours de mon agréable entrevue avec vous à Saint-Jean, j'ai l'honneur de confirmer, au nom de la Compagnie manufacturière d'Albert et de la Compagnie de gypse du Nouveau-Brunswick, la proposition que je vous ai faite dans cette circonstance.

Non seulement ces lettres viennent à l'appui de ma déclaration, mais elles prouvent qu'un fonctionnaire du département a laissé entendre au ministre que le quai devrait être cédé à l'Etat avant toute dépense de deniers publics à son sujet, et que M. Osman n'a pas voulu suivre ce conseil.

L'hon. M. PUGSLEY: Je demande la parole pour un rappel au règlement. L'honorable député (M. Crocket) fait complètement erreur. L'Etat n'a pas dépensé un seul dollar pour ce quai.

M. CROCKET: Je ne saurais comprendre cette assertion du ministre. L'autre jour, il a demandé au comité des subsides l'ouverture d'un crédit de $10,500, ou à peu près, pour achever le prolongement du quai de Pink-Rock auquel on avait déjà consacré près de $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un nouveau quai.

M. CROCKET: Ne touche-t-il pas à l'ancien? Le ministre des Travaux publics peut-il trouver dans les annales de ce département un autre cas où le Gouvernement a prolongé, dans l'intérêt d'un particulier ou du public, un quai privé sans acquérir d'abord le quai en question?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui; l'honorable député trouvera un cas analogue du côté ouest du port de Saint-Jean.

M. CROCKET: A qui le quai appartenait-il?

L'hon. M. PUGSLEY: A la ville de Saint-Jean.

M. CROCKET: C'était un quai public.

L'hon. M. PUGSLEY: Celui-ci aussi.

M. CROCKET: Si c'est là le seul cas que le ministre des Travaux publics peut citer, cet exemple n'améliore guère sa cause. Il serait superflu de rien ajouter à ma déclaration précédente. Le ministre a commencé par dire qu'il ne pouvait pas corroborer mes paroles; mais, avant la fin de son discours, il a entièrement confirmé mon assertion, à savoir que le quai n'avait pas été cédé à la couronne par la compagnie, tel que le "Globe" l'a prétendu.

L'hon. M. PUGSLEY: Bien que ce débat soit plutôt irrégulier, j'espère que la Chambre me permettra de répondre au représentant d'York (N.-B.) (M. Crocket). Je désire vous faire observer d'abord, monsieur l'Orateur, que l'honorable député n'a pas nié la déclaration . . .

L'hon. M. FIELDING: Non, je ne puis consentir à cela.

M. R. L. BORDEN: Eh bien, si le ministre des Finances n'y consent pas, mieux vaut en rester là.

L'hon. M. FIELDING: Je crois qu'on s'est un peu éloigné de la question.

M. R. L. BORDEN: Le ministre des Travaux publics a eu l'occasion de faire des déclarations complètes. Si le débat se poursuit, il devra être général.

L'hon. M. PUGSLEY: J'en appelle à l'esprit de justice de la gauche pour qu'on me permette une brève réplique parce que le représentant d'York ne s'en est pas tenu à la déclaration contenue dans le "Globe", mais a discuté le sujet d'une manière générale.

Quelques VOIX: A l'ordre! A l'ordre!

M. l'ORATEUR: Silence! Une question de privilège participe de la nature d'une explication sur un fait personnel. Le ministre des Travaux publics ayant fait sa déclaration, il était juste et conforme au réglement de laisser le représentant d'York lui répondre. Il est permis au ministre de répliquer, pourvu qu'il ne soulève pas de questions nouvelles. C'est à cette condition seulement qu'il pourra compléter ses explications, mais il serait irrégulier d'introduire des questions nouvelles dans la discussion

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'en ferai rien. Je faisais donc observer que le représentant d'York n'a pas nié l'assertion contenue dans le compte rendu du "Globe", de Toronto, à savoir qu'il avait tenté de faire

croire à la députation que le département des Travaux publics avait fait des dépenses pour une propriété privée. Quant à l'acte de transport . . .

M. R. L. BORDEN: Que le ministre me permette de lui poser une question. Est-ce un quai privé qu'on prolonge?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un quai que l'on construit au bout d'un autre quai qui appartient . . .

Quelques VOIX: Ah! ah!

L'hon. M. PUGSLEY: . .qui appartenait à la compagnie manufacturière d'Albert. J'ai déclaré dans la ville de Saint-Jean que le Gouvernement construit un quai qu'on peut appeler un prolongement du quai appartenant à . . .

M. R. L. BORDEN: Je ne veux plus que le ministre discute cette question à moins qu'il ne soit entendu que la discussion sera générale.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne le désire pas.

M. l'ORATEUR: Il faut s'en tenir rigoureusement à l'objet en discussion.

L'hon. M. PUGSLEY: Dans le cas de Saint-Jean, la ville était propriétaire du quai . . .

M. R. L. BORDEN: Je m'oppose à ce que l'on traite la question du quai de la ville de Saint-Jean

L'hon. M. PUGSLEY: Je serai bref, monsieur l'Orateur. . .

M. R. L. BORDEN: Monsieur l'Orateur. .

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas interrompu le représentant d'York, bien qu'il ait fait des digressions, qu'il se soit fort éloigné du sujet et il me semble qu'on devrait me permettre de lui répondre en quelques mots. La construction d'un quai au delà du quai de la ville de Saint-Jean. . .

M. R. L. BORDEN: Je m'oppose à ce qu'on soulève des questions nouvelles.

L'hon. M. PUGSLEY: Eh bien, je ne parlerai pas du quai de Saint-Jean.

M. R. L. BORDEN: Je crois que vous avez assez à faire de parler de celui-ci.

L'hon. M. PUGSLEY: Fort bien. L'honorable député (M. Crocket) a parlé de la convention relative à ce quai et il a dit qu'elle était spécieuse. Il n'y a rien dans le contrat, dans les renseignements fournis au comité ni dans ceux que possède mon honorable ami qui justifie cette assertion. Le contrat dit que tout le public aura un droit de passage sur ce quai et sur le chemin construit par la compagnie manufacturière d'Albert, en payant les péages établis par la couronne, et que celle-ci sera entièrement libre de percevoir des droits de quai de tous les bâtiments, sauf ceux qui se rendront au quai pour le compte de la compagnie manufacturière d'Albert.

M. R. L. BORDEN: Parce que ce sont les seuls qui s'en servent.

L'hon. M. PUGSLEY: Si l'honorable député (M. Borden) avait été présent l'autre jour, il aurait entendu le représentant de Westmoreland déclarer que non seulement d'autres bâtiments que ceux de la compagnie d'Albert se servent de ce quai, mais qu'il y en a un grand nombre, et que ce quai est d'une extrême importance pour les commerçants et les pêcheurs des environs.

M. CROCKET: Monsieur l'Orateur . . .

Quelques VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

M. CROCKET: J'invoque le règlement.

M. l'ORATEUR: J'ai tâché d'être impartial et le ministre doit comprendre qu'il ne doit pas soulever de questions nouvelles.

L'hon. M. PUGSLEY: Je le comprends.

M. CROCKET: J'invoque le règlement parce que le ministre des Travaux publics attribue au représentant de Westmoreland une déclaration que ce dernier n'a pas faite. Le député de Westmoreland a dit que quelques embarcations de pêche se servent du quai.

L'hon. M. PUGSLEY: Le représentant de Westmoreland a déclaré qu'il savait qu'un grand nombre de bâtiments autres que ceux de la compagnie se servent de ce quai qui est absolument à l'usage du public, abstraction faite de la compagnie manufacturière d'Albert. De plus, il me semble que le contrat, qui obligeait la compagnie à entretenir à ses propres dépens le premier quai de 225 pieds de longueur et à conférer à la couronne tous les droits qu'elle pouvait y exercer, était d'intérêt public; et je répète que le reporter du "Globe" avait parfaitement raison de faire les déclarations qu'il a faites.

M. SPROULE: Puis-je poser une question au ministre. Dans cette lettre, M. Osman dit: "Nous nous permettrons de percevoir des droits des bâtiments, non seulement sur l'ancien quai, mais sur le prolongement que nous nous proposons de construire". Cela n'implique-t-il pas que la couronne ne peut pas en être propriétaire? Il dit: "Nous vous accorderons ce privilège tant pour l'ancien quai que pour le nouveau", comme si c'était leur propre quai.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que l'honorable député fait erreur au sujet des termes de la lettre, mais je lui dirai qu'il n'y a aucun doute et que personne avant lui n'a exprimé le moindre doute quant à la propriété exclusive du quai que la couronne

a construit. Ce quai est construit sur un terrain de l'Etat qui en est le seul propriétaire.

Un mot encore et j'ai fini. L'honorable député d'York (M. Crocket), avec cet esprit de justice qui le caractérise, ou plutôt ce qu'il pense, je suppose, être de la justice, insinue que cette lettre que le gérant de la Albert Manufacturing Co. m'a écrite au sujet de l'octroi de ces privilèges sur le quai construit en premier lieu par la compagnie, a probablement été écrite par moi-même. Je me contenterai de répondre à cette insinuation en disant que ceux qui connaissent M. Osman savent qu'il est tout aussi capable que moi d'exposer une affaire par lettre, et bien plus capable encore que je ne le pourrais être de l'exécuter. Je dirai simplement que je n'ai jamais entendu parler de cette lettre et que je ne l'ai jamais vue avant qu'elle me fût montrée par les fonctionnaires du département à Ottawa. Telle est ma réponse à cette insinuation, et je crois que mon honorable ami ferait mieux de porter son attention sur des questions plus importantes; il devrait commencer par traiter les gens avec un peu plus de justice, et s'il fait cela, non seulement il sera plus utile au public, mais il se fera à lui-même beaucoup plus de bien qu'en suivant les petites tactiques actuelles.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL DE LA MARINE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de sir Wilfrid Laurier tendant à la 2e lecture du projet de loi (n° 95) relatif à la marine du Canada, ainsi que sur l'amendement de M. Borden et le sous-amendement de M. Monk.

M. CONGDON (territoire du Yukon): Monsieur l'Orateur, ce débat a déjà duré si longtemps qu'il me semblerait nécessaire d'offrir des excuses pour continuer à parler sur ce sujet. Je ne crois pas qu'il soit possible pour moi ou pour tout autre membre de cette Chambre qui me suivra d'ajouter beaucoup de choses nouvelles ou intéressantes à la discussion. Je crains que nous ne soyons obligés de donner l'excuse de Elihu, le fils de Barachel, le Buzzite, qui après avoir écouté pendant un temps considérable les anciens parler à Eliphaz le Teemanite, Bidad, le Shuhit, Zophar, le Nahamatite et à Job lui-même, crut devoir offrir pour parler lui-même l'excuse suivante: Je vais parler pour me récréer. Dans les circonstances, monsieur l'Orateur, ceux d'entre nous dont les opinions sur cette question sont formées peuvent dire que s'ils ne peuvent récréer la Chambre, ils auront, en tout cas, la satisfaction de se récréer eux-mêmes. J'espère qu'aucun d'entre nous ne s'exposera à l'accusation qui nous a été apportée par les vents: "Quel est ce conseiller caché et ignorant".

J'ai voulu hier faire une courte revue des paniques qui avaient passé sur l'Angleterre autrefois. J'ai essayé de montrer que ces paniques étaient surtout soulevées et propagées par des vieillards, dont quelques-uns avaient dans le passé été à la guerre, mais qui avaient perdu un peu de la vigueur de leurs premières années. J'ai mentionné le duc de Wellington, lord Lyndhurst, lord Ellenborough, et sir Charles Napier. Ces hommes ont contribué beaucoup quelquefois à augmenter les paniques dont le peuple était saisi. Je me suis efforcé de montrer de plus qu'aucune de ces paniques n'avait été justifiée par les événements. Quelques-unes viennent de ce que des hommes qui pendant de longues années ont fait partie de l'armée et de la marine paraissaient avoir perdu une vision exacte de l'avenir de l'empire britannique. Ils semblaient croire que la grandeur de l'empire britannique reposait sur son armée et sa marine, oubliant que la force la plus durable de l'empire est celle qui repose non pas sur une marine ou sur une armée, mais sur les principes de liberté et de justice, qui ont inspiré le peuple de ce grand empire.

A l'ajournement du débat, je m'efforçais de démontrer le grand progrès qui a été accompli en ces dernières années dans la création de la marine allemande. J'ai exposé les grandes difficultés que rencontraient les hommes d'Etat allemands. J'ai fait voir que l'Allemagne n'avait réellement pas de ports; que sa population n'avait aucune connaissance maritime, et que pendant des années il semblait impossible d'avoir en Allemagne ou une marine de guerre ou une marine marchande. Mais grâce à son zèle et à sa persistance infatiguables, le peuple allemand a aujourd'hui une marine avec laquelle les autres nations doivent compter. J'ai mentionné aussi que parallèlement avec l'augmentation de la marine allemande disparaissait pratiquement l'industrie de la construction des navires en bois dans le Canada. L'Allemagne a été secondée dans ses efforts pour créer une marine par l'application de la vapeur aux vaisseaux et l'utilisation du fer et de l'acier dans leur construction. Les aptitudes naturelles scientifiques du peuple allemand lui ont permis d'atteindre une certaine maîtrise de la navigation. Les Allemands n'auraient jamais pu devenir puissants sur la mer si le vieux mode de navires s'était continué, et si les conditions n'avaient pas changé de façon à rendre inutiles les connaissances qui étaient nécessaires dans le temps des navires à voile.

J'ai parlé aussi, avec quelque satisfaction, de la déclaration de l'honorable ministre des Finances concernant l'abolition de la surtaxe. J'ai oublié de mentionner, au sujet des paniques d'autrefois, qu'elles différaient des paniques d'aujourd'hui en

ce qu'elles n'étaient pas suscitées par la presse jaune. Je crois que tous ceux qui ont lu les dépêches rapportant les articles de certains journaux d'Angleterre touchant les résultats qui suivraient l'abolition de la surtaxe, ne peuvent douter que la presse jaune ait aujourd'hui une influence puissante pour la fomentation de ces paniques.

Leur conduite porte à faire soupçonner qu'ils n'agissent de cette façon que dans le seul but d'augmenter la vente de leurs misérables feuilles. Les raisons apportées par le syndicat des journaux en Angleterre de leur opposition à l'abolition de la surtaxe sur des marchandises allemandes vont de pair avec les remarques faites par Monck en 1666, lorsque la Grande-Bretagne était en guerre avec la Hollande. "La justification de la guerre, disait-il, n'est ni cette raison-ci, ni cette raison-là; nous voulons obtenir une plus grande part du commerce hollandais". Il semblerait que ceux qui dirigent ces journaux en Angleterre ne s'occupent aucunement des relations douanières entre l'Allemagne et le Canada; qu'ils n'ont aucun souci de la nécessité de faire disparaître les causes de désaccord qui ont existé entre les deux nations dans le passé et qui continuent jusqu'à un certain point à exister aujourd'hui. Ils ne s'occupent d'aucune autre chose que d'obtenir une plus grande part du commerce allemand. Je veux comparer le langage de ces journaux avec le langage de quelques hommes d'Etat canadiens pour montrer que la surtaxe a été abolie, non comme conséquence du résultat des élections anglaises, mais seulement dans le meilleur intérêt du commerce canadien.

Ce fait a été exposé dans un journal de Toronto par une personne dont les opinions, je n'en ai aucun doute, seront acceptées avec grand respect par les honorables membres des deux côtés de la Chambre. M. W. R. Brock, de Toronto, un homme qui est bien connu non seulement dans l'Ontario, mais dans tout le Canada, et naturellement aussi bien connu des membres de cette Chambre dont il a fait partie autrefois. Le "Toronto Day Star" rapporte comme suit les paroles de M. Brock:

> L'abolition de la surtaxe vaut mieux que dix Dreadnought, et à mon avis elle offre une excellente occasion au Canada de réfléchir sur la très grande dépense dans laquelle il se propose de s'engager pour la construction de navires de guerre. On répète constamment que l'Allemagne veut la guerre, mais ce n'est pas la guerre que cherche l'Allemagne, ce sont des affaires. Le fait qu'elle a accordé de très grandes concessions montre qu'elle est surtout un peuple toujours commerçant. Me plaçant à un point de vue élevé—j'aime à considérer ces question avec des vues larges—il est beaucoup plus important pour le Canada d'être en bons termes avec l'Allemagne et les Etats-Unis que de faire de grandes dépenses comme celle qu'entraînera cette marine. Ce traité annonce la paix et des relations commerciales, non pas la guerre.

Si nous allons au fond de cette question, je crois que nous découvrirons qu'il n'y a pas de grandes raisons impériales ni d'idée de conquête de la part de l'Allemagne, et que les difficultés entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne sont dues seulement aux efforts de chaque nation à s'assurer une plus grande part du commerce du monde.

Mon but en parlant de l'accroissement de la marine allemande était de montrer que les difficultés en face desquelles l'Allemagne se trouvait sont semblables à celles que nous avions à combattre lorsque nos navires en bois ont commencé à être remplacés par les navires en fer, et notre malheur fut que nous n'avions pas développé nos ressources et n'avions pas accumulé suffisamment de capitaux pour nous permettre de passer rapidement de la construction des navires en bois, qui demandait moins de capitaux, à celle des navires en fer et en acier, dont nous avons de grandes quantités dans notre sol. Les circonstances sont changées aujourd'hui. Dans les provinces de l'Est, dans la Nouvelle-Ecosse particulièrement, la politique adoptée par le gouvernement précédent de la province, dont mon honorable ami le ministre des Finances était alors premier ministre, eût l'effet de donner au commerce de charbon de cette province des proportions importantes et de l'augmenter considérablement. Cette industrie est devenue aujourd'hui la principale industrie de la province. Comme résultat de l'adoption de cette politique, nous avons aujourd'hui dans la Nouvelle-Ecosse non pas seulement le charbon, mais le fer et l'acier et toutes les autres choses essentielles à la construction des navires. La même chose, ou à peu près la même chose, est vraie sur la côte canadienne du Pacifique. Au point de vue de la construction des navires en fer et en acier nous sommes aujourd'hui dans une aussi bonne, je dirai même, dans une meilleure position que l'Allemagne ne l'était lorsque l'industrie des navires en bois a commencé à décliner sérieusement, pour nous assurer une part raisonnable du commerce du monde.

Le Canada est aujourd'hui en état, si nous le désirons, de construire des navires de commerce ou de guerre. A mon avis la question réelle dans cette discussion peut être divisée en deux parties: qu'est-ce qui est mieux pour le Canada et qu'est-ce qui est mieux pour l'empire? Est-il mieux pour le Canada que nous adoptions le bill présentement devant cette Chambre, et que nous nous efforcions de commencer à établir dans ce pays l'industrie de la construction des navires? Ou est-il mieux pour le

Canada que nous prenions l'argent des contribuables de ce pays et l'envoyions en Angleterre pour que toute l'adresse et le génie en matière navale soient abandonnés aux habitants de la petite île de l'autre côté de l'Atlantique? J'ose dire qu'il ne peut pas y avoir de doute au sujet de ce qui est mieux dans l'intérêt du Canada, et en étudiant ces questions, nous avons le droit, si non peut-être le premier droit, mais certainement un droit corrélatif, de considérer ce qui est dans l'intérêt du Canada en même temps que ce qui est dans l'intérêt de l'empire. A mon avis, la seule qualité qui rachète l'initiation d'une politique navale est le fait que non seulement elle rendra notre pays capable de construire des vaisseaux de guerre qui pourront servir pour la défense du Canada et pour aider à la défense de l'empire, mais elle permettra aussi en même temps, et dans les mêmes chantiers, de construire des navires marchands qui seront employés pour faire les transports du monde entier.

Si nous envoyons des fonds en Angleterre, il n'en résultera certainement rien de tel. Pour ma part, je ne vois pas plus de raison de prendre de 20 à 25 millions d'argent appartenant au peuple canadien, d'envoyer cet argent en Angleterre et de dire à la Grande-Bretagne: "Construisez des Dreadnoughts et faites-en ce que bon vous semblera, nous n'en voulons plus et nous n'en espérons pas le remboursement", qu'il n'y en aurait d'envoyer en Angleterre une délégation du Gouvernement canadien pour lui dire: "Nous voulons que vous nous donniez vingt-cinq millions afin que nous puissions construire des navires pour la défense de l'empire en Canada. Cela vous mettra en même temps que nous-mêmes, dans un état de sécurité plus complète que celle dont nous jouissons actuellement". Cette proposition serait considérée en Angleterre comme parfaitement absurde; mais elle ne me paraît pas plus absurde que la proposition ayant pour but d'envoyer notre argent de l'autre côté de l'Atlantique.

Examinons quelle est aujourd'hui la situation des affaires impériales. Que constatons-nous? La supériorité navale de la Grande-Bretagne n'a jamais été plus accentuée qu'elle ne l'est aujourd'hui. Toutes les autorités s'accordent sur ce point. Si vous consultez le dernier rapport annuel de la ligue de la marine britannique, vous y trouverez une déclaration affirmant que durant l'année dernière la Grande-Bretagne a occupé une position de supériorité navale plus accentuée que jamais auparavant. Si vous comparez la liste des vaisseaux de guerre anglais de divers genres, depuis les vaisseaux de ligne jusqu'aux sous-marins, aux navires de guerre de l'Allemagne ou de toute autre nation européenne, vous constaterez que cela est absolumenet exact. D'après les calculs faits par les plus hautes autorités en cette matière, on assure que si la Grande-Bretagne cessait absolument de construire des navires de guerre jusqu'en 1919, et si l'Allemagne mettait à exécution son programme de construction maritime, à la fin de cette période, la marine de la Grande-Bretagne serait encore supérieure à celle de l'Allemagne.

Si vous examinez les rapports, vous constaterez qu'en dépit des progrès de l'Allemagne en fait de construction de navires, les chantiers de la Clyde, seuls produisent plus de vaisseaux de guerre et de navires marchands que toute l'Allemagne réunie. Et lorsqu'on vient nous dire qu'en dépit du fait que la Grande-Bretagne a près de trois navires de guerre contre un navire allemand, et qu'en ce qui concerne le tonnage et le nombre de marins enrôlés la proportion est de près de trois contre un en sa faveur—lorsqu'on vient nous dire qu'en dépit de ces faits, il y a péril, que l'Angleterre est menacé par les Allemands, cela est de nature a nous faire mépriser ceux qui expriment une semblable opinion. On nous dit que l'Allemagne peut envoyer en Angleterre une armée de 200,000 hommes et conquérir le pays. Eh! bien, si l'invasion de 200,000 Allemands, ou de 200,000 hommes de n'importe quelle nationalité peut conquérir l'Angleterre, il est à peu près temps que l'Angleterre soit conquise et que l'on infuse dans ses veines un peu de sang nouveau. L'Angleterre ne peut être conquise de cette manière. L'idée qu'il lui faut entretenir des armées permanentes et se préparer constamment à la guerre, comme si l'Allemagne et les autres nations n'avaient pour les occuper que l'unique désir de conquérir l'Angleterre, est absurde. L'Angleterre ne saurait être conquisè de cette manière L'Allemagne a assez à faire avec la Russie d'un côté, l'Autriche-Hongrie et la France de l'autre, et il lui suffit amplement de sauvegarder sa sécurité contre les attaques de ses propres voisins sans se faire une ennemie de la Grande-Bretagne. A mon avis, la position est celle-ci: la Grande-Bretagne n'a absolument rien à craindre de la part de l'Allemagne. Il n y a aucun doute que l'Allemagne ne peut se hasarder, à elle seule, à attaquer l'Angleterre et elle ne songe pas à l'attaquer. La grande chose à faire est d'établir un cercle de protection pour le commerce appartenant à la Grande-Bretagne et à ses diverses colonies.

Dans l'ouvrage de Haslem "The Admiralty of the Atlantic or the Navy League," il est démontré—mais ce sont tous des impérialites à outrance et ce qu'ils disent contre l'idée de contribuer largement à la marine britannique peut être considéré comme plus convaincant que tout ce qu'ils disent en faveur de cette contribution—que le seul danger pour la Grande-Bretagne qui pourrait résulter d'une alliance européenne quel-

conque, est le danger provenant du fait qu'il lui faudrait distribuer ses forces locales afin de protéger ses lignes de commerce. Mais, si nous fournissons une aide puissante et si nous laissons la marine britannique dans la mer du Nord, où elle pourra facilement protéger l'empire contre tout ennemi européen, nous fournisons tout ce qui est désirable et tout ce que l'on peut maintenant exiger de notre part pour la défense de l'empire. Les meilleures autorités que j'ai pu trouver à ce sujet démontrent que le grand danger pour l'empire britannique n'est pas immédiat. Le danger est que l'Allemagne puisse acquérir la prépondérance sur l'Angleterre en matière navale, si ces chantiers de constructions arrivent jamais à produire des navires plus rapidement que la Grande-Bretagne ne peut le faire. Le danger est que, dans cette lutte pour la supériorité, l'Allemagne puisse, comme elle le croit, grâce à ses ouvriers, à son fer et à son acier et à d'autres causes semblables, surpasser l'Angleterre et, dans un temps donné, produire un plus grand nombre de navires. Les chantiers de navires sont la base d'une marine. Sans ces chantiers, il n'y a pas de marine possible. Avec le programme du Gouvernement, ce ne sera pas seulement pour un jour que nous contribuerons à la défense de l'empire.

La grande objection au programme de mon honorable ami le chef de l'opposition c'est que c'est un programme d'expédient qui ne prévoit rien pour l'avenir. Le programme du Gouvernement, au contraire, décide de quelle manière nous devons, en tout temps, contribuer à la défense de l'empire. Nous contribuerions certainement dans une très grande mesure à la puissance de la marine britannique, si nous pouvions, dans cinq ou six ans, avec trois chantiers maritimes, ou davantage dans le Dominion, où nous aurions des matériaux supérieurs en quantité et en qualité à ceux de l'Allemagne, et si ces matériaux étaient prêts à être utilisés sans le moindre retard pour la construction des navires de tous genres dont nous pourrions avoir besoin.

Il me semble absurde de supposer que tout le génie et toute l'histoire de l'empire britannique doivent être concentrés dans ces petites îles et que nul encouragement, nul débouché ne doivent être offerts au génie et à l'habileté de la population du reste de l'empire. On ne veut pas du tout lui permettre de se perfectionner. On ne veut pas lui permettre d'utiliser ses propres ressources pour la défense de l'empire. Non, le seul peuple, apparemment, d'après le chef de l'opposition—si l'on interprète exactement ce qui est impliqué dans la résolution—le seul peuple qui possède l'habileté et le génie inventif nécessaires pour construire des navires, se trouve dans les Iles-Britanniques, et les descendants de la Grande-Bretagne qui ont traversé la mer, et le reste de notre population ont perdu toute adresse et toute habileté sous ce rapport. Eh! bien, monsieur l'Orateur, telle n'est pas mon opinion. Je crois que l'on servira les intérêts de l'empire, non pas en contribuant à la construction de navires dans les Iles-Britanniques, et au développement de l'habileté et du génie de leurs habitants, mais en utilisant tout le talent, toute l'habileté, tout le génie qui se trouvent dans toutes les parties de l'empire pour établir ici une grande industrie de construction maritime.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien, très bien.

M. CONGDON: Ceci peut paraître inconséquent avec les idées que j'ai exprimées dans une occasion précédente, lorsque mon honorable ami de Yale-et-Caribou (M. Burrell) a cité les paroles de Cobden. Je ne crois pas que mon honorable ami ait lu une partie quelconque du texte. Je crois qu'il a tout simplement pris sa citation dans l'annuaire de la ligue, d'après laquelle Cobden serait prêt à contribuer $100,000,000 pour la défense de la Grande-Bretagne, s'il croyait qu'elle serait l'objet d'une attaque. Sous ce rapport, je suis d'accord avec Cobden. Je suis d'accord avec toute l'école pacifiste d'Angleterre qui est prête à tous les sacrifices pour protéger le pays et assurer sa défense contre toute attaque projetée. Mais cette école ne voit pas dans chaque mouvement de chaque nation une conspiration et une tentative de saper les libertés de la nation anglaise.

Il y a une particularité qui, à mon sens, mérite d'attirer l'attention. Je crois qu'il y a des indices encourageants que dans un avenir rapproché nous aurons un état de choses qui se rapprochera de la paix internationale. Les nations de l'univers nous offrent aujourd'hui un spectacle dénotant un état de choses qui n'existait pas autrefois, et ce sera la gloire et l'orgueil de la démocratie d'avoir contribué plus qu'aucune autre forme du gouvernement au développement de ce que l'on peut nommer la conscience nationale. Si vous étudiez l'histoire du monde vous constaterez que sous la monarchie absolue, ou sous les oligarchies aristocratiques, il n'y avait rien qui approchait d'un semblant de conscience. Il vous faut arriver aux temps modernes, alors que le grand cœur du peuple est occupé à gouverner le pays, avant de pouvoir rien trouver qui ressemble à la conscience nationale. De nos jours, et il y a peu d'années, nous avons eu un exemple de conscience nationale qui eût été tout à fait inconcevable chez les guerriers et les hommes d'Etat de l'ancien temps. Nous avons vu les Etats-Unis, obéissant à leur impulsion en faveur de la liberté, prendre part à

une guerre pour la libération de Cuba, puis, après la victoire, alors qu'ils auraient pu annexer Cuba à leur propre territoire, rendre Cuba à son propre peuple et refuser d'agrandir la république américaine. Voilà qui indique quelque chose qui ressemble à la conscience nationale aux Etats-Unis.

Nous avons constaté un cas à peu près semblable dans la Grande-Bretagne. Nous sommes heureux de proclamer que, dans sa manière de traiter les peuples qu'elle a conquis dans le Sud-Africain, la Grande-Bretagne a fait preuve d'une magnanimité égale à celle des Etats-Unis à l'égard de Cuba. Elle n'a rien fait envers eux qui fût de nature à justifier les soupçons de certains de nos collègues à ce sujet. Au contraire, elle a fait preuve de confiance envers eux, et le seul moyen de s'assurer la fidélité, la confiance et le dévouement d'un peuple est celui qui a été adopté par la Grande-Bretagne envers les Boers. Et, aujourd'hui, comme résultat de ce traitement généreux, vous trouverez parmi ces hommes du Sud-Africain, qui, il n'y a pas bien longtemps, combattaient les troupes britanniques et nos propres fils parmi ces troupes, des sujets aussi dévoués à l'empire britannique que ceux qui habitent n'importe quelle partie de l'empire.

L'objection la plus sérieuse que notre ami le chef de l'opposition ait faite contre le programme du Gouvernement est celle qui a rapport à cette clause qui laisse au Gouverneur en conseil le soin de décider quand les forces navales du Canada prendront part à une guerre quelconque de la Grande-Bretagne. On dirait que c'est une chose inouïe que de voir la Grande-Bretagne engagée dans une guerre, sans que les Canadiens soient exposés à voir leurs maisons incendiées par les ennemis de la Grande-Bretagne. Mais, si je ne me trompe, la Grande-Bretagne est en guerre au moment actuel, et cependant, la plupart d'entre nous n'en savons rien, si ce n'est quelques faits isolés, relatés dans quelques obscures dépêches télégraphiques publiées par les journaux. La Grande-Bretagne a pris part à une foule de guerres auxquelles les Canadiens n'ont pris aucune part et qui ne leur a inspiré aucun intérêt.

Et à l'avenir, la Grande-Bretagne pourrait être entraînée dans des guerres de ce genre Mais si jamais la guerre imposait un trop pénible effort à la Grande-Bretagne et que l'empire périclitât, le loyalisme du Canada s'affirmerait indubitablement, au point de provoquer la déclaration que les forces militaires et navales de l'empire prendront part à cette guerre. Supposer qu'il pourrait surgir quelque hésitation à cet égard, serait faire injure au loyalisme du Canada.

Le chef de l'opposition (M. Borden) semble douter de lui-même, de son parti et peut-être de nous tous. Il semble croire que nous devrions nous lier obligatoirement, aujourd'hui même, de peur que notre loyalisme ne soit pas assez prononcé pour nous faire faire notre devoir plus tard. Mais si jamais la guerre éclate, qu'il bannisse toute crainte à l'égard des Canadiens; car, à mon avis, le loyalisme du peuple canadien est tellement prononcé que nul Gouvernement ne voudrait ou n'oserait empêcher notre force militaire de voler au secours de la mère patrie au moment du besoin. Cela suffit.

Quelques députés semblent croire que c'est en quelque sorte trahison de notre part de révoquer en doute quelque parole de l'amirauté britannique. Mais on n'est pas de cet avis en Angleterre. Lord Charles Beresford, qui a jugé nécessaire d'entrer au parlement de façon ou d'autre, ne ménage pas ses critiques à l'amirauté. Ce service, affirme-t-il, est une officine d'espionnage, de favoritisme et autres machinations innombrables. Mais, au dire de certains députés, au Canada il faut afficher notre loyalisme au point de ne pas même révoquer en doute la moindre décision de l'amirauté; et du moment que celle-ci nous a intimé ses volontés, il faut s'exécuter sur-le-champ, sans un mot d'observation.

Pour mon propre compte, en tout ce qui touche aux relations de la Grande-Bretagne et des dominations d'outremer, je m'en tiendrais plus volontiers aux déclaration du chef du Gouvernement qu'aux décisions des lords de l'amirauté, ou même du premier ministre de la Grande-Bretagne. Nous avons au pays des hommes d'Etat aussi expérimentés que les hommes d'Etat impériaux. Les besoins de la situation, l'existence des deux grands éléments ethniques au pays, demandent chez notre chef une force, une diplomatie, un courage dignes des hommes d'Etat. Il est plus facile de gouverner des groupes d'Anglais et d'Ecossais que des groupes d'Anglais et de Français; et puisque le pays a produit des hommes d'Etat qui ont gouverné le pays aux gré de leurs commettants franco-canadiens et du corps électoral anglo-canadien, il y a là l'incontestable preuve que le pays tient à cet égard une situation des plus enviables dans l'histoire des peuples.

Quant aux restrictions dont le leader du Gouvernement a entouré l'emploi des forces navales du Canada, restrictions absolument semblables à celles dont sont entourées nos forces militaires, cette disposition est imposée par les besoins de la situation, non seulement du Canada, mais de tout l'empire britannique. L'honorable député pousse son argumentation encore plus loin, et parce que nous avons aujourd'hui un des plus grands et des meilleurs monarques qui aient jamais régné, il pense que ce serait faire insulte au roi que de lui imposer les restrictions de la monarchie constitutionnelle.

On ne se ralliera guère à cet avis. Nous avons un grand et illustre monarque, il est vrai; un roi qui possède toute notre confiance, un roi admirable qui peut compter sur tout notre dévouement. Mais, à notre avis, il est plus prudent, en principe, de cantonner l'initiative de chaque service de l'Etat dans sa sphère légitime et de tenir à ce qu'on respecte les justes limites posées.

Si prononcé que soit notre loyalisme envers notre souverain, si vif que soit l'amour dont nous l'entourons, personne ne songerait à faire disparaître une seule des restrictions apportées à la monarchie absolue. Ainsi en est-il du parlement impérial. Nous avons pleine confiance dans le gouvernement impérial, il est vrai; mais la confiance que nous reposons dans sa gestion est si accentuée que nous préférons le laisser dans sa propre sphère et garder la maîtrise dans la sphère qui nous est légitimement attribuée. A mon humble avis, il est absurde de demander au peuple de sanctionner un système tendant à enlever à notre propre Gouvernement, seul responsable devant le pays, la direction de l'emploi d'une importante somme puisée dans le coffre public et de la remettre au gouvernement impérial. A mon sens, les dangers résultant de la confusion que créerait ce système, au point de vue de l'autorité gouvernementale, constituent l'argument qui milite le plus puissamment contre une tentative aussi insolite.

Le projet de loi présenté par le premier ministre consacre parfaitement les plus chers intérêts du Canada et de l'empire. J'espère que la situation des relations internationales prendra une orientation qui nous dispensera de construire un grand nombre de navires de combat. Mais il est une chose indubitable: c'est que, tout en refusant de participer à une tentative quelconque de la part de l'empire et en refusant son appui à tout projet d'empiètement sur les droits des autres nations, le Canada sera invariablement prêt à consacrer son influence et ses ressources dans leur plénitude, à la défense du grand empire dont il fait partie. Ce serait manquer au respect de soi-même, qualité qui doit être l'attribut de tout peuple véritablement grand et libre, si nous n'étions pas disposés à nous sacrifier pour défendre nos institutions.

J'ai été frappé d'une proposition exprimée dans l'ouvrage de Jane sur les erreurs répandues au sujet de la puissance maritime: "Heresies of Sea-power", ouvrage que j'ai déjà cité. Quelques députés se figurent, et tiennent pour un axiome politique, que ceux qui ont possédé l'empire de la mer ont toujours dominé le monde et que la nation qui exerce cette puisasnce maritime doit fatalement exercer la domination sur les autres nations. Notre auteur, Jane, observe que cette opinion n'est nullement autorisée; que l'histoire du monde donne maints exemples de nations qui ont été conquérantes, sans posséder la moindre notion ni la moindre parcelle de puissance maritime, et que ces exemples sont aussi nombreux que ceux de nations conquérantes, qui possédaient cette puissance.

L'histoire ancienne mentionne la lutte entre les Athéniens et les Spartiates; or, les Athéniens étaient des marins d'élite, tandis que les Spartiates ne connaissaient pas le premier mot de l'art nautique: et cependant, les Spartiates, étant les meilleurs combattants, l'emportèrent sur leurs rivaux. Vient ensuite la guerre entre Rome et Carthage; or, bien que Carthage eût hérité des Phéniciens ce grand art de la marine et qu'ils eussent l'empire de la mer, au moment où commencèrent ces guerres, et bien que les Romains fussent dans la plus absolue ignorance des constructions navales, jusqu'au moment où un malheureux vaisseau carthaginois échoua et leur fournit un modèle, ce résultat des guerres puniques a été la complète conquête de Carthage par Rome.

M. R. L. BORDEN: Cela n'est arrivé que lorsque les Romains eurent acquis l'empire des mers.

M. CONGDON: Je ne saisis pas parfaitement.

M. R. L. BORDEN: Rome acquit d'abord l'empire de la mer et voilà pourquoi Annibal dut traverser l'Espagne et franchir les Alpes.

M. CONGDON: L'honorable député (M. R. L. Borden) prétend-il que les Carthaginois n'avaient pas l'empire des mers, durant la première et la deuxième. . .

M. HUGHES: Ils perdirent l'empire de la mer durant la première guerre punique.

M. CONGDON: Je ne saisis pas parfaitement la pensée de l'interrupteur. J'ai d'abord affirmé que la nation qui exerçait l'empire de la mer, après s'être mesurée avec la nation denuée de toute puissance navale, avait été, en dernière analyse, vaincue et conquise. L'honorable député observe, sous forme d'objection, que la nation qui exerçait l'empire de la mer, au début, perdit plus tard cette suprématie navale. Elle la perdit, parce que la nation avec laquelle elle avait engagé la lutte était la plus vaillante, la plus courageuse.

M. R. L. BORDEN : Il me répugne d'interrompre l'honorable député, (M. Congdon); mais je tiens à bien élucider ma pensée. Ce que j'ai dit, c'est que Rome n'a conquis Carthage qu'après avoir acquis l'empire des mers.

M. CONGDON : Cela n'a guère d'importance, au point de vue de ma thèse. Je n'ai rien à redire à l'interruption; seulement,

peu importe de préciser ici l'époque à laquelle l'empire de la mer passa de Carthage à Rome. Au début, Carthage seule exerçait l'empire des mers, et la puissance maritime de Rome était nulle. Voici le point visé par ma thèse: ce n'est nullement la possession de bâtiments de guerre ou d'autres éléments de ce genre qui détermine, en dernière analyse, la puissance de conquête que possède une nation; c'est l'aptitude à gagner la victoire qui constitue le maître facteur. Comme le fait observer M. Jane: "Ce ne sont ni les navires, ni l'habileté à les diriger; ce ne sont ni les fameux commandants, ni l'obéissance passive du marin, mais bien l'intensité du courage dans chaque combattant individuellement." Si nous savons fonder ici, au Canada, une démocratie libre, qui n'ait besoin ni d'une forte armée permanente pour stimuler l'esprit martial, ni de tous ces accessoires de l'esprit martial, nous réussirons parfaitement à nous protéger, quel que soit l'avenir.

Il faudrait s'inspirer du courage qui, au dire de César, animait un de ses lieutenants. Dans son récit de la terrible révolte des Gaulois, il raconte qu'un de ses lieutenants, dans un moment fort critique, s'était rendu à l'ennemi et qu'il avait été massacré avec tous ses soldats. Labienus se trouva aussi en face d'un danger extrême, mais, dit César, rendant un superbe témoignage à celui qui fut, plus tard, son implacable ennemi: "Dans ces circonstances critiques, il ne prit conseil que de son propre courage." Les difficultés et les dangers pourront bien se dresser devant notre peuple; mais si nous savons implanter ici une population intrépide, valeureuse, morale et respectueuse des lois, nous serons toujours prêts à nous défendre. C'est cette aptitude à gagner la victoire qui constitue le maître facteur. Vous auriez beau avoir tous les navires de combat et l'artillerie navale voulue; tout cela compterait peu, si vous n'avez pas les hommes qu'il faut pour ces services.

Sir James MacIntosh signale l'évolution effectuée en ce sens, depuis que l'humanité est sortie de l'état sauvage et du despotisme pour entrer de plain-pied dans les institutions libres d'aujourd'hui.

Il observe que dans un pays despotique, il faut une armée permanente, servant de pépinière pour la culture de l'esprit martial, afin d'empêcher le despotisme de dégénérer en torpeur et en paresse; car, le sauvage, pour sentir ses bons instincts et ses puissantes facultés se réveiller, a besoin, parfois, du stimulant de la guerre; mais au sein de cet empire britannique, chez la plus puissante agglomération de peuples libres qui existe, ces stimulants n'ont pas de raison d'être. Nos habitudes et nos modes d'existence se prêtent admirablement au système et au génie de la guerre. Ici demeure une nation libre; le point d'honneur chez notre peuple, ce n'est ni l'armée, ni la flotte, mais la liberté; et en conservant cette liberté au sein de l'empire, en respectant la liberté de l'individu et de toutes les parties intégrantes de l'empire, jamais ni au Canada ni chez les autres nations sœurs de la Grande-Bretagne, on ne déplorera l'absence de ce courage qui se portera à la défense de chaque fraction en particulier et participera, dans la plus large mesure possible, à la défense de l'empire dans son ensemble.

La population de la Grande-Bretagne n'a jamais été une population de soldats et pourtant aucune occasion ne s'est présentée sans qu'elle ne montre qu'elle était une nation de guerriers. Je crois que la même chose sera vraie pour le Canada, car nous avons aujourd'hui dans notre pays des entreprises qui demandent absolument autant d'habileté, autant de courage et de tenacité qu'il en faut dans le métier de la guerre. Vous avez une population de pionniers qui sont engagés dans des travaux aussi sérieux et aussi dangereux qu'aucuns de ceux qui font l'objet des occupations des guerriers; vous avez tout notre réseau de chemins de fer qui demandent autant de génie pour son organisation et son exploitation qu'il en faut pour organiser et diriger une grande armée. Et ainsi dans toutes les différentes opérations et les occupations de la vie civilisée, vous rencontrez tout ce qui stimule chacune des facultés de l'esprit, toutes les qualités supérieures d'un homme et ce qui le prépare à se défendre au moment du danger sans avoir passé par l'instruction préliminaire des recrues. Nous avons besoin d'un noyau de défense militaire et navale. Je suis absolument en faveur de ce bill, dans tout ce qu'il prévoit pour mettre ce besoin à exécution. Je lui donnerai mon appui dans tout ce qu'il demande de juste et de légitime pour la défense du Canada, étant donné qu'il ne contient aucune menace d'agression contre un autre pays, à moins que nous ne soyons attaqués. Je croirais ignorer les sentiments de mes compatriotes s'ils n'avaient pas une foi suffisante en notre génie pour nous permettre d'entreprendre la construction de tous les engins nécessaires à notre défense sans envoyer leur argent en Angleterre ou ailleurs pour qu'on l'y dépense dans cette intention.

Je crois que la politique du Gouvernement est dans l'intérêt de notre pays et de l'empire et, en conséquence, je voterai avec le plus grand plaisir pour la résolution principale qui a été présentée à la Chambre.

M. S. HUGHES (Victoria et Haliburton): Je suis persuadé, monsieur l'Orateur, que la Chambre a écouté avec beaucoup d'intérêt cette magnifique dissertation, en partie philosophique, en partie métaphysique, avec une petite teinte de religion, quelque peu d'histoire mal citée, un éloge du pre-

mier ministre, un panégyrique des aciéries de la Nouvelle-Ecosse et des richesses naturelles de notre pays, une apologie de tous les ennemis que l'Angleterre a eus, et une condamnation de tout ce qui a fait la grandeur de l'Angleterre dans les temps passés. Nous avons entendu l'honorable député développer ces arguments, hier après-midi et aujourd'hui, et je suis certain qu'il a très peu contribué à faire progresser la question que nous discutons en ce moment, le bill naval que le Gouvernement a présenté et l'amendement déposé par le chef de l'opposition (M. R. L. Borden). Si l'on en croit cette lumière dans les choses navales et militaires, les opinions de lord Roberts, lord Kitchener, lord Wolseley, lord Charles Beresford, l'honorable M. Asquith, chef du gouvernement libéral, M. Lloyd George, M. Balfour, M. Haldane, chaque homme d'Etat éminent d'aujourd'hui—et ce ne sont pas des vieillards, parce que le gouvernement Asquith se vante d'être composé de jeunes hommes—leurs opinions ne sont d'aucun valeur. Ces personnages sont tombés dans l'enfance, ce sont des vieilles femmes, pour se servir de sa propre expression, et ils ne connaissent rien de ce dont ils parlent, quand ils préviennent l'Angleterre du danger qui la menace sur mer, comme elle se trouve menacée aujourd'hui par la puissance militaire de l'empire allemand. Les rêveurs sont toujours d'agréables personnes à rencontrer, mais ce sont des hommes très dangereux. Robespierre, en France, fut un des plus beaux types d'intelligence que l'on pouvait rencontrer dans toute l'étendue de ce magnifique royaume. Il aurait pleuré en voyant souffrir de petits animaux, il aurait versé des larmes sur un poulet dont on coupait le tête et pourtant Robespierre fut de tous les hommes de la Révolution celui qui ensanglanta le plus la France quand il fut au pouvoir.

Les rêveurs sont des gens dangereux, monsieur l'Orateur. Mon honorable ami a parlé avec mépris du duc de Wellington, de lord Beaconsfield, de Charles Napier et d'un grand nombre d'autres personnages dont je n'ai pu saisir les noms quand il les a prononcés. Et il a parlé des Anglais d'aujourd'hui comme des créateurs de paniques et il a dit que toute cette agitation était soulevée dans les cafés-concerts par les officiers en demi-solde et qu'il n'y avait pas de mensonges qui n'aient été employés pour créer ces paniques en Angleterre contre l'Allemagne. Il est allé plus loin et a condamné les journaux de Londres, les premiers journaux du monde, comme on le reconnaît partout, il les a qualifiés de presse jaune et il a parlé avec éloquence de la suppression de la surtaxe allemande comme étant une preuve de l'amitié de l'Allemagne. Nous sommes, je le présume, tous plus ou moins charmé de la disparition des barrières commerciales, si leur disparition doit être utile au pays, mais quelqu'un suppose-t-il que la suppression opérée par le Gouvernement de la surtaxe sur les marchandises allemandes n'a pas été déterminée par l'action de l'Allemagne? Quand elle a frappé d'une surcharge le Canada, je prétends que le Canada a parfaitement fait de surtaxer l'Allemagne. Il en résulte que cette nouvelle concession, cette capitulation de la part de l'Allemagne n'a pas été faite dans l'intérêt de l'empire britannique ni dans l'intérêt du Canada, mais c'est dans l'intérêt de l'Allemagne elle-même que cette surtaxe a été supprimée.

L'honorable député a reproché à mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) d'avoir osé parler du chef du Gouvernement comme d'un maître dans l'art des circonlocutions et des tromperies. D'après un vieux dicton, dans un gouvernement corrompu, il n'existe pas de sentiment de patriotisme. Il est remplacé par l'intérêt privé, le désir de la renommée et la dévotion au chef. Nous avons constaté d'un bout à l'autre de son discours que l'honorable député, en parlant de cette question, a fait du tort au chef du Gouvernement par son adulation et sa soumission et que son seul argument contre la proposition de mon honorable ami a été: N'envoyez pas d'argent en Angleterre; conservez-le au Canada et dépensez-le parmi nous. Et pourtant, c'est le député qui reproche à mon honorable ami de Jacques-Cartier de s'être exprimé en termes qui n'ont pas reçu son approbation au sujet du premier ministre et le moment d'après en parlant directement de la motion et indirectement du chef de l'opposition, il emploie les expressions "audace" et "inconséquence". Il y a un vieux proverbe écossais qui s'applique parfaitement bien à l'honorable député du Yukon. Je n'ai pas besoin de le citer parce qu'il le connaît:

> Oh, waud some power th' giftie gi'e us
> To see oorsels as ithers see us.

Je défie de trouver dans les pages du hansard depuis de longues années plus de reproches adressés à des hommes éminents d'Angleterre qu'il n'en a été adressés par l'honorable député du Yukon aux hommes d'Etat et aux soldats de la mère patrie dans son discours d'hier et d'aujourd'hui. Non content de cela, l'honorable député se permet lui-même—comment dirai-je? je dois faire attention de ne pas employer des expressions trop dures—emploierai-je l'expression "présenter les choses sous un faux jour? Il s'exprime ainsi:

> Il ne s'éloigne pas du tout, mais est au contraire absolument en harmonie avec les conclusions de la conférence de 1909.

Il parlait du bill présenté par le premier ministre. Quelle était la proposition du gouvernement anglais faite à la conférence de 1909? Je ne remonterai pas plus haut,

parce que l'on en a déjà parlé en détail. L'article 5 du rapport dit à la page 21:

De l'avis de l'amirauté, un gouvernement colonial désireux de créer une marine devrait viser à former une flotte distincte; et la plus petite flotte est celle qui en même temps que maniable en temps de paix est susceptible d'être utilisée dans ses parties constituantes en temps de guerre.

Puis le rapport continue à dire ce que doit être une flotte distincte et à l'article 11 il parle d'un navire du type de l'"Indomitable" comme étant nécessaire. Ensuite relativement à l'instruction, il dit:

S'il faut considérer la flotte maintenue par une possession comme une partie intégrale des forces intérieures, avec un vaste champ d'échangeabilité entre ses parties constituantes avec ses forces, sa valeur générale devrait être la même et les installations pour radouber et réapprovisionner les bâtiments de Sa Majesté, soit qu'ils appartiennent à une flotte coloniale ou à la flotte du Royaume-Uni, devraient être les mêmes.

De plus, vu que c'est une condition *sine qua non* que le succès des opérations en temps de guerre dépend de l'unité de commandement et de direction, la discipline générale doit être la même dans tout le service intérieur, sans quoi il ne serait pas possible de s'arranger pour la coopération et l'aide mutuelles qui seraient indispensables dans la création de l'établissement d'une force navale locale, en étroite relation avec la marine royale.

Les désirs de l'amirauté ou les propositions faites par l'amirauté à la conférence de 1909 n'ont pas reçu d'application sur un seul point, de la part du Gouvernement. Notre honorable ami s'est étendu longuement sur la politique du chef de l'opposition favorable à l'envoi de $25,000,000 à la Grande-Bretagne et sur notre refus de construire cette marine au Canada. Mais monsieur l'Orateur, où est la preuve que le Gouvernement veut construire sa marine au Canada? Non seulement le Gouvernement ne construit pas une marine au Canada, mais il achète des navires anglais et il dépense de l'argent à affaiblir la flotte impériale en cas de guerre. Si le Gouvernement voulait construire ses navires, ce serait parfait. Nous avons la parole du très honorable premier ministre que ces navires ne porteront pas secours à l'Angleterre en temps de guerre, à moins que sa bonne volonté n'en ait décidé ainsi, par conséquent avec le système d'acheter les vaisseaux adoptés par le Canada aujourd'hui, supposez que l'Angleterre soit en guerre dans quelques semaines, quelle serait la position du Canada si le chef du Gouvernement ne jugeait pas à propos d'envoyer ces navires à son secours? En premier lieu, l'argent du Canada aurait été dépensé en Angleterre et, en second lieu, la flotte anglaise aurait été affaiblie du nombre de navires qu'elle aurait vendus au Canada.

M. TALBOT: Pourquoi l'amirauté anglaise les vend-elle, si cela doit affaiblir sa propre force?

M. HUGHES: Je suppose que c'est un lot de vieux navires dont elle voulait se débarrasser; elle se débarrasse sur notre gouvernement de ses vieux sabots.

M. TALBOT: Elle n'affaiblit donc pas sa force.

M. HUGHES: L'honorable député (M. Congdon) a cité les paroles d'un personnage nommé Jane, et a déclaré avec toute son éloquence que c'était le droit de tout citoyen de discuter l'avenir de notre pays Nous ne nous y opposons pas, mais lorsqu'il est question de légiférer en vue de l'indépendance, il est temps alors que la population du pays réfléchisse et comprenne ce qui va se passer. J'espère pouvoir montrer avant d'avoir fini que le bill qui est présenté à la Chambre est la tentative la plus perverse qui ait été faite de préparer l'indépendance du Canada; notre bon ami a fait beaucoup d'autres allusions, mais je les discuterai au fur et à mesure.

Quelle fut notre attitude sur cette question, du commencement à la fin? D'abord, un programme pour la défense de l'empire fut tracé à la conférence à laquelle le Canada prit part. L'an dernier, la Chambre vota une résolution qui conférait un mandat formel au Gouvernement. Cette résolution fut votée à l'unanimité et mettait le Gouvernement dans l'obligation de s'y conformer. Elle comportait, en premier lieu, un prompt secours. Le projet du Gouvernement comporte-t-il un prompt secours? A mon sens, il n'en comporte aucun, et personne ne prétend que ce projet puisse être d'un secours quelconque d'ici à quatre ou cinq ans. La résolution demandait la coopération. Où voit-on de la coopération dans le bill? Pour ma part, je n'en vois pas. La résolution commandait au Gouvernement de se déclarer pour l'unité de l'empire. Je ne vois rien de cela dans le bill soumis par le Gouvernement. Coopération veut dire effort commun vers un même but. Il n'y a rien dans le bill tendant à faire coopérer les flottes vers un but commun. Coopération veut dire secours mutuels. Le bill n'en parle pas. Ce bill est simplement un contrat unilatéral; nous continuerons à recevoir de l'aide de l'Angleterre, quand nous en aurons besoin, mais le Canada aidera l'Angleterre quand cela lui plaira. Coopération veut dire assistance réciproque, offerte ou donnée; coopération veut dire, travail concerté, et il n'y a rien de cela dans le bill.

L'attitude de l'honorable premier ministre a été encore plus équivoque que d'habitude; je ne crois pas l'offenser en parlant ainsi. Je ne veux rien dire de blessant à son adresse, car je sais qu'il est dans une position extrêmement difficile. Il y a si

longtemps qu'il joue ce jeu dangereux d'avoir une politique pour la province de Québec et une politique différente pour les autres provinces que le jour de la rétribution semble être arrivé.

Nous nous rappelons tous qu'en 1885 il pérorait sur le champ de Mars, à Montréal et déclarait que s'il avait été sur les rives de la Saskatchewan, il aurait épaulé son fusil et aurait résisté aux loyaux soldats canadiens.

En 1895 et 1896, dans la province de Québec, où il savait trouver de l'écho, il disait à propos d'un crédit de $3,000,000 destiné à armer nos volontaires: Allez-vous maintenir au pouvoir le gouvernement Tupper, qui enverra notre argent en Angleterre pour acheter des armes avec lesquelles vos fils iront se battre pour les Anglais, sur toutes les parties du globe? Il est inutile de rappeler les autres circonstances dans lesquelles l'honorable premier ministre a dirigé de semblables agitations dans sa province.

Mais dans Ontario, en 1896, son refrain était: "Ne touchez pas au Manitoba." Prenant cette fière attitude qu'il sait si bien prendre à l'occasion, il allait jusqu'à citer Shakespeare et disait: "No Italian priest shall tithe or toll in these our fair Dominion". Puis dans la province de Québec, il disait aux électeurs: Accorderez-vous votre confiance à Tupper, un protestant et un Anglais, ou à moi, un Français et un catholique? Portez-moi au pouvoir et je vous donnerai un bill remédiateur plus complet que celui que vous offre Tupper." Il est inutile de revenir sur son attitude en 1905, si ce n'est pour constater une fois de plus qu'il est resté fidèle à ses anciennes habitudes. Les discours équivoques des anciens jours le mettent dans une position extrêmement difficile. Malgré son désir de se ressaisir et de faire son devoir envers l'empire, son passé le tient, et je me sens assez disposé à faire en sa faveur un plaidoyer qu'il n'ose pas faire lui-même.

Si le Gouvernement avait déposé un bill naval approprié, si le Gouvernement s'était conformé aux instructions qu'il a reçues de la Chambre par la résolution de l'an dernier, de donner un prompt secours et de coopérer au maintien de l'unité de l'empire, pas un seul conservateur de cette Chambre se serait opposé à l'adoption du bill.

Je dirai un mot, en passant de mon aimable ami, le ministre des Postes.

L'honorable premier ministre, le ministre des Postes, l'honorable député de Pictou—je m'étonne que l'honorable député du Yukon n'y ait pas songé—se sont entendus pour faire l'éloge des héros de 1837, et par héros, ils entendaient les lâches qui s'étaient donné pour mission de tromper les pauvres malheureux habitants de la province de Québec, et les pauvres malheureux habitants de la province d'Ontario, pour les pousser à commettre des crimes qui ont entraîné des pertes de vies et la destruction de la propriété.

Ces ministres et ces députés, sur les "hustings' et même dans cette Chambre, au cours du présent débat, ont fait le panégérique des rebelles de 37 et de 38. Comment ces hommes osent-ils se lever en plein Parlement et glorifier ainsi la révolte? A ce propos, l'honorable député de Pictou, dans son discours de l'autre jour, a donné une petite leçon au premier ministre. Il a rappelé comment la Nouvelle-Ecosse avait obtenu le Gouvernement responsable et en critiquant l'attitude de l'honorable député de Jacques-Cartier, il a dit:

> J'ai ici les mêmes droit que mon honorable ami. Je suis issu d'une race d'hommes....

Comme ils sont fiers de leur origine!

> ....qui dans la petite province de la Nouvelle-Ecosse ont combattu pour obtenir un gouvernement responsable, précisément comme l'ont fait les compatriotes de mon honorable ami dans la province de Québec.

C'est ici que se place la petite leçon au premier ministre et au ministre des Postes:

> Nos pères, dans la Nouvelle-Ecosse, ont gagné la bataille et l'ont gagnée un peu plus tôt et sans en faire particulièrement parade, mais nous l'avions gagné néanmoins et cette victoire nous est aussi chère qu'elle peut l'être à la population de toute autre province du Canada.

Il parle ensuite des "héros" de Québec et des "héros" d'Ontario. Or, monsieur l'Orateur, que nous enseigne l'histoire, au sujet de ces "héros"? J'ai les preuves en mains, au cas où quelqu'un voudrait contredire ce que j'avance. Ils ont trompés et trahis les malheureux qui ont pris les armes, et je défie qui que ce soit de mentionner un seul grief dont on se plaignait à cette époque qui n'aurait pu facilement être redressé par des moyens constitutionnels. Je vais plus loin et je dis qu'il n'existait pas à cette époque un seul grief de nature à justifier un recours aux armes.

Quelle conduite ont tenue les chefs rebelles dans Ontario et Québec? Après avoir fait prendre les armes à leurs malheureux compatriotes, ignorants et trompés, ils prirent la fuite au premier coup de feu.

M. WILSON (Laval): L'honorable député veut-il parler de Chenier?

M. HUGHES: Comment.

M. WILSON: L'honorable député comprend-il le docteur Chenier de Saint-Eustache parmi ceux qui ont déserté le champ de bataille?

M. HUGHES: Je parle de Papineau, le chef des rebelles dans le Bas-Canada et de Mackenzie, le chef des rebelles dans le Haut-Canada.

M. WILSON: Cela fera grand plaisir à M. Bourassa, l'ami de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk).

M. HUGHES: Les deux hommes que je viens de mentionner ont été, pendant de longues années, des chefs libéraux et si quelqu'un met en doute ce que je dis, je puis en donner la preuve.

M. WILSON: Je le mets en doute, en ce qui concerne Chénier.

M. HUGHES: Les chefs du mouvement, par tout le pays, prirent la fuite et laissèrent les malheureux qu'ils avaient poussés à la révolte, souffrir les conséquences de leur folie.

M. WILSON: Ce n'est pas ce qu'enseigne l'histoire.

M. ROY (Dorchester): L'honorable député de l'Islet répondra à cela.

M. HUGHES: Nos adversaires de la droite ont approuvé non seulement l'insurrection de 1837, mais aussi celle de 1870, et celle de 1885, au Nord-Ouest. En agissant ainsi, ils habituent les loyaux sujets de ce pays—parce que les vrais patriotes ne se donnent pas la peine de les contredire à chaque fois—à croire qu'en 1837 et 1885 il existait de véritables griefs.

M. PAQUET: L'honorable député est-il en état de prouver que les habitants de la province de Québec ont été faussement représentés, comme il le prétend?

M. HUGHES: Quels habitants?

M. PAQUET: Ceux de Québec.

M. HUGHES: Je ne comprends pas ce que mon honorable ami veut dire.

M. E. ROY: Parlez-nous de la rébellion de Cromwell.

M. HUGHES: La révolte de Cromwell était juste; la révolte des Etats-Unis était juste; mais ici, au Canada, nous avons eu deux ou trois rébellions que rien ne justifiait.

M. ROY: Elles nous ont valu le gouvernement responsable.

M. HUGHES: Mes honorables amis chantent ce refrain depuis si longtemps qu'ils ont fini par y croire. Ils ont travaillé si longtemps à justifier la révolte de 1885, dans le Nord-Ouest, qu'ils sont persuadés qu'elle était juste.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami prétend-il que les rebelles américains avaient raison?

M. HUGHES: Certainement.

L'hon. M. LEMIEUX: Je voulais simplement obtenir cet aveu de l'honorable député de Victoria-et-Haliburton.

M. HUGHES: Que l'honorable premier ministre et le ministre des Postes s'étendent tant qu'ils voudront sur la justice de l'insurrection de 1837, et qualifiant les insurgés de héros, mais je répète qu'on parcourrait en vain l'histoire de cette époque pour trouver un seul grief dont les Canadiens eussent à se plaindre et qui pût justifier un recours aux armes.

Pour revenir à la question, quels sont les principes en jeu dans cette affaire de marine? Il y a d'abord celui d'un secours immédiat. Le bill y pourvoit-il? Pas du tout. Ce ne sera, au plus tôt que dans quatre on cinq ans que cette petite flotte sera prête et quand elle sera prête elle ne sera d'aucune utilité. Deuxièmement, ce bill concourt-il à assurer l'unité de l'empire? Je maintiens que du premier article au dernier, ce bill est une menace pour l'unité de l'empire. Nous déplorons tous la guerre, autant que l'honorable député de Yukon, mais comme dit l'Ecossais: "Personne ne peut vivre en paix avec son voisin, à moins que son voisin n'y consente," et avant de reprendre mon siège, je m'efforcerai de démontrer que l'Allemagne est bien décidée à ne pas laisser ses voisins vivre en paix, si elle peut les en empêcher.

A en croire l'honorable premier ministre les guerres de l'avenir seront peu de chose. Par exemple si les Yankees nous attaquaient, nous combattrions parce que ce sont nos plus proches voisins; mais il n'estimait pas que nous aurions raison de nous engager dans une guerre entre la Grande-Bretagne et la Russie, conflit qui pourrait mettre en jeu l'intégrité de l'empire. L'un des projets du très honorable premier ministre consiste à équiper une flotte au Canada pour fournir à nos enfants l'occasion d'obtenir de bonnes situations dans cette marine de guerre, tout en ne combattant aucunement. Il a un autre plan qu'il lui est également personnel, celui indiqué à la page page 3050 (v. a. n. r.) du hansard. Le voici: "Si la Grande-Bretagne se trouve exposée au péril une poussée d'enthousiasme se répandra par tout le pays et par toutes les colonies britanniques pour aider la mère patrie." Devant cet enthousiasme grandissant, les Allemands seront saisis de terreur. Voilà l'un des moyens stratégiques proposés par le très honorable premier ministre. A la page 3040 (v. a. n. r.) il expose un autre plan lorsqu'il dit: "Toutes les colonies s'unissant en cas de péril commun, et de tous les points de l'univers, se lançant à l'assaut de l'ennemi commun." Voilà encore un plan superbe, en temps de guerre, alors que nous ne pouvons compter sur le secours d'une flotte prête au combat. Sa troisième proposition qu'on trouve à la page 3047 (v. a. n. r.) du hansard se résume à ceci: nous attaquerons l'ennemi avant que ce dernier ne nous attaque. Voici une règle bien ancienne en temps de guerre, mais je

me demande ce qu'il pourrait cambattre en ne comptant que sur les dispositions de ce projet de loi relatif à la marine de guerre.

Il nous faut quelque chose pour combattre ou pour nous permettre de nous précipiter à l'assaut de l'ennemi ou pour repousser les attaques de ce dernier; il faut un motif qui provoque cette poussée d'enthousiasme dont parle si éloquemment le très honorable premier ministre. La politique de l'opposition consiste à mettre, dès maintenant, à la disposition de la Grande-Bretagne un moyen quelconque qui permettra à la mère patrie de combattre l'ennemi et de réveiller l'énergie de nos honorables collègues lorsque surgiront des difficultés.

En écoutant l'honorable représentant du Yukon, je m'imaginais entendre le vieux prophète Bouddha, cet apôtre de l'amour et de la paix que, dans une certaine circonstance, un géant terrible accosta en lui disant:

"Lo! son of peace", the giant cried, "thy fate
Is sealed at last, and Love shall yield to Hate".
The unarmed Buddha, looking with no trace
Of fear or anger, in the monstrous face,
In pity said, "poor friend, even thee I love."

Et le géant prenant la forme et l'aspect d'une colombe tournant autour de la tête de Bouddha chantait:

"Hate hath no harm for Love", so ran the song,
And peace, unweaponed, conquers every wrong.

Je ne puis voir comment cette réminiscence a pu échapper à mon honorable ami dans les commentaires qu'il nous a faits.

Le philosophe du Yukon me rappelle un professeur de langues mortes qui avait entendu raconter cette histoire de Bouddha, et qui donnait à ses élèves une leçon sur le meilleur mode de discipline. Il leur disait: Sans doute, quand une injustice est commise, il faut la punir; mais lorsque vous entrez en classe, ayez bien soin de placer votre fouet en lanières sur votre pupitre et de guetter la première occasion favorable de vous en servir. Si un élève se comporte mal à votre égard, remettez le fouet entre ses mains; croisez-vous les bras et attendez. L'élève coupable éclatera en sanglots, vous demandera pardon et, de nouveau la paix et l'hamonie règneront. Un certain nombre de professeurs ont essayé ce plan-là. Un matin, un élève s'était permis certaines déprédations, et son professeur de lui dire: "Mon petit homme, vous vous êtes mal conduit, il faut vous punir, mais comme je préfère recevoir la correction plutôt que vous l'infliger, prenez la verge et châtiez-moi"; et, à sa surprise, l'enfant, à l'instar de celui dont le professeur avait raconté l'histoire, saisit le fouet et en laboura les côtes du professeur et le chassa de l'école. Il en est de même de la belle théorie énoncée par l'honorable député du Yukon, à propos du peuple anglais qui reste chez lui pour raconter des histoires d'amour aux Allemands; tout cela ne saurait être de pratique aujourd'hui avec notre pauvre humanité. Cicéron nous a dit, il y a longtemps de cela, que la guerre devrait être préparée par nous, si nous voulons vivre en paix sans souffrir de l'injustice. Je suis convaincu que depuis douze mois l'Allemagne provoquait à la guerre la Grande-Bretagne, mais avec le tempérament qui la caractérise, la nation anglaise n'a pas voulu déclarer la guerre. William Pitt, il y a longtemps de cela, disait à la population de la Grande-Bretagne que la guerre avec tous les maux qu'elle entraîne vaut encore mieux qu'une paix basée sur l'usurpation et l'injustice; et si l'Allemagne voulait mettre à exécution son désir de déclarer la guerre à l'empire britannique, nul pays au monde n'aurait jamais soutenu une guerre avec autant de droit que ne le ferait la Grande-Bretagne elle-même en repoussant l'envahisseur.

Douglas Jerrold dit:

Nous aimons la paix autant que nous abhorrons la pusillanimité, mais non pas la paix à tout prix. Il est une paix plus désastreuse pour l'humanité qu'une guerre ne l'est pour les intérêts matériels d'une nation. Mieux valent les baïonnettes que les chaînes.

Quant à certains autres arguments qu'on a invoqués ici pour nous démontrer qu'il est de notre devoir d'être nous-mêmes les auteurs de notre bien-être matériel, je puis invoquer Shakespeare, pour dire que "l'abondance et la paix n'engendrent que des lâches."

Monsieur l'Orateur, on peut me demander pourquoi cette question de la marine de guerre est maintenant soulevée. L'ambassadeur allemand à la conférence de la paix qui s'est réunie à La Haye a publié, récemment, un ouvrage curieux où il déclare que "l'extension du mouvement en faveur de la paix devient un péril national." D'après le baron Von Stengel, les progrès de l'humanité ont plus souvent suivi la guerre que la paix. "Athènes et Rome," écrit-il dans le chapitre remarquable qu'il consacre à "la signification de la guerre au point de vue du développement de l'humanité," dit:

Non seulement en dépit mais précisement à cause de leurs nombreuses guerres, ces nations se sont élevées au zénith de la civilisation. De grands états tels que l'Allemagne et l'Italie ne forment de nationalités que grâce au sang et au fer. La tempête purifie l'air et détruit les arbrisaux, laissant intact le chêne solide. La guerre est l'épreuve de la valeur d'une nation au point de vue politique physique et intellectuel. L'Etat où l'on ne cultive pas ce sentiment peut végéter ignoré en temps de paix, mais en tant de guerre, sa faiblesse est dévoilée. Les préparatifs que poursuit l'Alle-

M. HUGHES.

magne en vue de la guerre n'ont pas eu pour résultat un désastre économique, mais plutôt une expansion sans précédent de prospérité et c'est pour cela que l'Allemagne a démontré sa supériorité sur la France. Il vaut mieux dépenser de l'argent dans la construction et l'armement de navires de guerre que de se livrer au luxe, à l'automobilisme et à satisfaire d'autres caprices.

Aujourd'hui l'Allemagne possède plus de 4,000,000 d'hommes qu'elle peut mobiliser à une heure d'avis. Elle détient sans conteste le commandement sur terre et elle aspire à exercer sa haute main sur l'océan même. Il est parfaitement reconnu que depuis longtemps elle a toujours aspiré, et ses aspirations sont devenues plus grandes encore tout récemment, à diriger les affaires de la Hollande et de la Belgique. L'Allemagne veut, comme son attitude l'a fait voir lors de la guerre du Sud-Africain, rompre les liens qui unissent à la mère patrie les colonies britanniques; elle veut diriger elle-même ces colonies-là. A ce propos, j'estime que je ne puis faire rien de mieux que de citer une certaine partie du discours prononcé l'année dernière par l'honorable représentant du Yukon, pour convaincre la Chambre que c'est là le but que poursuit l'Allemagne. Dans un discours qu'il faisait ici même à la dernière session, et qui est rapporté à la page 3526 des Débats (v. a. n. r.) l'honorable député disait:

> Je pense fermement que le but qu'on cherche à atteindre dans cette création de la marine allemande, c'est d'obtenir un débouché semblable à celui dont il est question, mais je suis certain que l'Allemagne pourra mieux réussir à atteindre cette fin en poursuivant des négociations avec les autres pays.

Où l'Allemagne peut-elle trouver ce débouché? Mon honorable ami du Yukon peut-il m'indiquer sous la vaste voûte du ciel une certaine étendue de terre où l'Allemagne peut trouver des colonies qui ne sont pas encore occupées? Disons avec lui que le but de l'Allemagne, c'est d'obtenir des colonies pour son commerce, et qu'elle ne peut réussir à atteindre cette fin que par un seul moyen. Elle ne peut avoir recours à des négociations pacifiques. La façon de négocier de l'Allemagne, c'est de mener les pourparlers à la pointe de la baïonnette et au bout de la carabine. Comme la Grande-Bretagne détient 25 p. 100 des terres du globe, et 30 p. 100 des colonies de l'univers, la seule façon dont l'Allemagne peut acquérir des colonies, c'est de les enlever à la Grande-Bretagne et nous avons le spectacle de ce grand empire, de ce champion de la liberté dans toutes les parties du monde, nous avons le spectacle de ce grand empire menacé par une nation qu'il a créé lui-même il y a deux siècles.

Je veux attaquer maintenant une question dont j'ai déjà entretenu la Chambre. Lorsque les colonies américaines appartenaient à l'Angleterre, Benjamin Franklin et d'autres hommes d'Etats américains ont proposé la confédération de l'empire britannique. Cette proposition ne fut pas accueillie. Il s'est trouvé dans le passé, dans la province de Québec, des Canadiens français pour proposer que les colonies fussent représentées au parlement britannique. Cet exemple fut suivi par certains hommes politiques du Haut-Canada, il y a plusieurs années de cela; le redoutable Joseph Howe, dans des lettres, dans des discours, proposait une confédération de l'empire britannique d'après laquelle les colonies auraient pu avoir voix délibérative et droit de vote dans le gouvernement de l'empire, tout en étant prêtes à assumer leur juste part de la défense de l'empire.

Ces hommes-là avaient raison de croire qu'en retour des privilèges qu'on nous conférerait, nous devrions assumer notre part des risques et des dangers qui pourraient menacer l'empire. M'est avis que la solution de ce problème est facile. Un homme du génie de Cromwell, ou de Wm Pitt ou de Guillaume III aurait pu confédérer l'empire en moins d'un an. J'estime que si Chamberlain, ou Milner, ou Balfour, ou l'un ou l'autre des Grey, ou M. Amery, l'un de ceux qui ont étudié le plus à fonds les questions impériales, en avaient l'occasion, tous réuniraient dans une même confédération l'empire britannique avant six mois, et, bien que je n'aie pas l'honneur de connaître M. Askquith ou M. Lloyd George, je crois fermement qu'il sera possible à ces deux hommes d'Etat d'accomplir cette confédération, s'ils désiraient sincèrement et si leur courage était aussi grand que leur talent. L'histoire des guerres coloniales et impériales démontre que cette aide des colonies que certains de nos grands hommes nous représentaient comme étant monstrueuse, contraire à un gouvernement responsable et comme impossible, a pu être fournie en moins de deux semaines quand s'est produite l'urgence. Que les hommes d'Etat n'hésitent donc pas aujourd'hui à réaliser ce projet de confédération de l'empire, ce qui nous permettrait de résoudre toutes les questions qui pourraient surgir au sujet d'armées ou de marines pour la défense de l'empire.

Relativement à ce projet de loi, il serait bon pour nous d'examiner un moment quel est l'état de choses qui existe dans les grandes possessions d'outre-mer. Le très honorable premier ministre a dit que le Canada deviendra indépendant comme le fruit mûr qui tombe de l'arbre, et dans son discours de Toronto il s'écriait que le Canada est un état vassal—autrement dit que le roi est un seigneur suzerain au lieu d'être notre souverain. Non seulement le premier ministre, mais encore ses partisans viennent nous répéter qu'il nous faut mainte-

nir notre autonomie. Je me demande combien d'entre eux pourraient nous indiquer la signification du mot autonomie qu'on retrouve constamment sur leurs lèvres. Qu'on nous parle encore des "nations sœurs" en appuyant sur le mot "nations," dominions d'au delà des mers. Le très et l'autre jour le très honorable premier ministre parlant du Canada disait que c'était "une nation fille de l'empire." Et voici qu'on nous accuse, nous de la gauche, d'attaquer les principes du gouvernement responsable et de mettre en péril la liberté des sujets britanniques; voici que nos amis de la droite font l'éloge de la révolte tout en employant à cette fin tout le nickel et tout l'argent que pourrait fournir une mine de Cobalt ou de Gowganda, pour polir les expressions qui cachent, à mon avis, du moins, les préparatifs d'un mouvement en vue de l'indépendance du Canada.

Mais qu'entend-on par allégeance? Quel est notre devoir envers l'empire? A quoi devons-nous allégeance? J'eus autrefois l'honneur de me heurter en ce pays à un officier anglais de la plus grande distinction, le général Hutton.

L'hon. M. LEMIEUX: C'était une rébellion.

M. HUGHES: Il y a des rébellions justes, il y en a d'autres qui ne le sont pas. La rébellion des colonies américaines avait sa raison d'être. L'acte de Québec de 1774 avait porté les gens à se soulever parce qu'il leur ravissait le territoire qui constitue aujourd'hui les états de l'Ohio, de l'Indiana, du Wisconsin et du Michigan. Les Américains se révoltèrent en 1785. Si j'eusse vécu à cette époque-là, je me serais, étant données les opinions que je professe, trouvé dans leurs rangs.

L'hon. M. LEMIEUX: Allez répéter cela aux United Loyalists.

M. HUGHES: Je le dirai à n'importe qui. Naturellement, il y a des circonstances atténuantes.

L'hon. M. LEMIEUX: Il y a rebelles et rebelles.

M. HUGHES: Sans doute; et mon désir de maintenir la majesté de l'empire britannique ne vient pas de l'ambition de me frotter aux gros ronds-de-cuir de là-bas.

L'hon. M. LEMIEUX: Quel cas faites-vous de la discipline?

M. HUGHES: Mon honorable ami connaît-il seulement la signification de ce mot? Par discipline on entend la politesse, l'instruction, la culture et l'édification, mais non la répression ni la tyrannie.

L'hon. M. LEMIEUX: Le cabinet de réflexion.

M. HUGHES: C'est une chose que l'honorable ministre connaît mieux que n'importe quel membre de la gauche. Mon désir de maintenir l'empire ne vient pas de l'amour du "rond-de-cuirisme," mais du souci de ce qu'il faut faire pour atteindre l'objet que j'ai en vue.

Dans la circonstance en question, j'avais pris la liberté d'offrir aux autorités impériales les services d'un régiment canadien; j'avais sous la main 3,000 hommes prêts à partir avec moi pour la guerre sud-africaine. Je m'étais conformé aux règles de la milice ou de la discipline; j'avais fait mon offre au commandant général, mais j'avais aussi offert mes services au ministre de la Milice.

Ce dernier me répondit de façon courtoise, mais le général Hutton me servit une réprimande. N'étant pas très sûr que mon offre serait transmise par les autorités militaires, je me prévalus du droit qui me paraît être celui de tout sujet anglais de l'empire, et m'adressai directement au gouvernement impérial. C'est ce qui me valut la réprimande du général Hutton à qui je répondis en ces termes:

L'offre au très honorable secrétaire d'Etat aux colonies a été faite pour que, si le plan était vu d'un bon œil en Angleterre les autorités impériales pussent prendre des mesures—naturellement, avec le consentement et l'approbation mais en dehors du gouvernement canadien—pour enrôler un pareil corps ici. Dans le cas où le Canada ne ferait rien, parce que le commandant général aurait manqué de soumettre la demande militaire officielle au ministre de la Milice, ou parce que le gouvernement canadien ne jugerait pas à propos d'agir à cet égard, les autorités impériales—que le commandant général, ou le gouvernement canadien, eût foi ou non en de pareils projets—sauraient que des milliers de Canadiens sont prêts à contribuer au développement de l'empire en s'enrôlant pour le service actif à l'étranger.

En même temps que Canadien, je suis sujet britannique, et si le Canada tentait de rompre le lien qui l'unit à la Grande-Bretagne, je ne ferais acte de traître ni comme soldat ni comme citoyen....

Ceci fut écrit en 1899:

....en reconnaissant l'autorité impériale plutôt que celle du commandant général le ministre de la Milice....

Bien que je sois prêt à tout faire pour plaire au ministre de la Milice quand il a raison.

...ou le secrétaire d'Etat du Canada. Tout citoyen du Canada, civil ou militaire, peut à juste titre offrir directement aux autorités impériales de lever un corps de volontaires. Je ne puis voir que comme officier de la milice je sois privé d'un droit que la qualité de citoyen du Canada confère à ses fils. N'importe quel citoyen du Canada peut s'enrôler dans le service impérial indépendamment du commandant général de la milice ou du gouvernement canadien. Dans le cas, par exemple, où j'entreprendrais de lever un corps de Canadiens pour le service de l'empire, je pourrais le faire simplement en renonçant à ma commission canadienne avant d'accepter la

commission impériale; i.e. supposant même que les autorités canadiennes fussent mal disposées envers cette action. Si elles étaient bien disposées, elles pourraient faire et feraient en sorte, comme c'est le cas pour les officiers impériaux au service du Canada, que les deux commissions fussent conservées.

Voilà ce que je pensais en 1899 et que je pense encore aujourd'hui du devoir de fidélité.

Une VOIX: Cette citation est-elle extraite de quelque document parlementaire?

M. HUGHES : Des Débats de 1901, volume I, page 405. Voici mon sentiment à l'égard de la question de fidélité: je considère l'empire comme une pyramide dont le peuple constitue la base formidable; viennent d'abord les petites divisions—townships, villages, arrondissements scolaires, etc.; puis les divisions un peu plus grandes par comtés, les divisions plus importantes encore par provinces et par dominions; au-dessus de tout, l'empire. Dans les affaires de peu d'importance, ma fidélité est acquise à ma municipalité plutôt qu'aux municipalités avoisinantes. Dans les affaires de comté, le chef-lieu passe avant les autres endroits. En matière provinciale, ma préférence va à la province d'Ontario. En matière fédérale, je place le Canada au-dessus de l'Australie et de toute autre partie de l'empire; mais en matière nationale, c'est à l'empire que je dois fidélité tout d'abord et non au Canada Telle est la fidélité que je dois; et puisque le premier ministre croit bon de parler de suzeraineté, qu'il me permette de lui dire qu'il ne se fait pas de la situation du Canada la même conception que les auteurs de la confédération. Trève de bavardage à propos d'autonomie, de " fruits mûrs qui se détachent de l'arbre," de " nations sœurs." Chaque colonie est maîtresse en la sphère qui lui est propre et devrait participer à la gestion des affaires de l'empire.

Mais la pyramide est incomplète à trois points de vue; premièrement, les possessions britanniques d'outre-mer ne sont pas admises à la gestion des affaires de l'empire; en deuxième lieu, par sa constitution actuelle, le parlement anglais n'est pas apte à gérer les affaires d'un empire aussi vaste: il faudrait le réformer. L'Angleterre est divisée par comtés, on n'y voit pas de provinces; je ne vois pas pourquoi elle n'en aurait pas dans le genre de celles que prévoit la Constitution canadienne. Cependant, a-t-on jugé à propos de diviser le territoire sud-africain par provinces?

Pour le cas où l'on croirait devoir en établir, je me permettrai de dire que l'on pourrait prendre les divisions judiciaires de l'Angleterre, de l'Ecosse, de l'Irlande et du pays de Galles comme base de la division de la Grande-Bretagne en provinces. L'Angleterre et le pays de Galles comprennent neuf divisions judiciaires, l'Irlande, trois; ce sont les anciennes provinces d'Ulster, de Munster, de Leinster et de Connaught. Et si l'on voulait conférer à ces provinces des attributions nouvelles, voyons celles qui pourraient leur être conférées aux termes de l'acte de l'Amérique britannique du Nord:

L'amendement de temps à autre, nonobstant toute disposition contraire énoncée dans le présent acte, de la constitution de la province, sauf les dispositions relatives à la charge de lieutenant-gouverneur.

Nul inconvénient à cela.

La taxation directe dans les limites de la province, dans le but de prélever un revenu pour des objets provinciaux.

Voilà qui est parfait.

Les emprunts de deniers sur le seul crédit de la province.

Je ne vois pas de mal à cela.

La création et le mode de possession des charges provinciales, et la nomination et le paiement des fonctionnaires provinciaux.

C'est nécessaire.

L'administration et la vente des terres publiques appartenant à la province, et des bois et forêts qui s'y trouvent.

Comme il n'y en a pas, cette disposition ne sera pas nécessaire.

L'établissement, l'entretien et l'administration des prisons publiques et des maisons de correction dans la province.

Je ne vois rien de mal là-dedans.

L'établissement, l'entretien et l'administration des hôpitaux, asiles, institutions et hospices de charité dans la province, autres que les hôpitaux de marine.

Rien de mal à cela.

Les institutions municipales dans la province.

Ces institutions existant déjà, on pourrait les faire relever des provinces.

Les licences de boutiques, de cabarets, d'auberges, d'encanteurs et autres licenses, dans le but de prélever un revenu pour des objets provinciaux, locaux ou municipaux.

Il n'y a aucune raison de leur dénier l'exercice de ce droit.

Les travaux et entreprises d'une nature locale, autres que ceux énumérés dans les catégories suivantes....

Suivant les exceptions.

L'autorisation de compagnies pour des objets provinciaux.

Cela semble irréprochable.

La célébration du mariage dans la province.

Je ne vois pas pourquoi cela constituerait un privilège provincial.

La propriété et les droits civils dans la province.

Ceci peut être excellent.

L'administration de la justice dans la province.

L'infliction de punitions par voie d'amende ou emprisonnement, dans le but de faire exécuter toute loi de la province décrétée au sujet des matières tombant dans aucune des catégories de sujets énumérés dans cet article.

Généralement toutes les matières d'une nature purement locale ou privée dans la province.

Enfin, la législation relative à l'enseignement public prévue par notre Constitution. Je ne sais si, en Grande-Bretagne, l'enseignement serait du domaine des provinces; mais si on désire y établir des provinces, je ne crois pas qu'on puisse mieux faire que se baser sur les anciennes divisions judiciaires.

Pour ce qui est du parlement anglais—et je tiens à faire une distinction entre le parlement anglais et celui de la "plus grande Bretagne"—on devrait l'ériger en un parlement pour la gestion des affaires de la "Greater Britain", et assigner la gestion des affaires de la Grande-Bretagne à une autre chambre basse, à un parlement distinct.

Dans ce cas, le parlement de la Grande-Bretagne pourrait exercer son autorité sur toutes les possessions situées au delà des mers, et ce parlement pourrait régler les affaires interimpériales, les problèmes internationaux, les questions relatives à la défense, au commerce intérieur et extérieur, et établir un tarif pour les besoins de l'empire, ainsi qu'une cour d'appel impériale. Chaque possession devrait avoir son propre tarif. Le souverain serait le roi d'Angleterre. La chambre haute se composerait de représentants élus inamovibles et la chambre basse de représentants élus pour un certain nombre d'années. Londres serait la capitale et, avant de se mettre à l'œuvre, les représentants devraient visiter les possessions de l'empire. Si nous élevions le parlement anglais au rang de parlement de la Grande-Bretagne, ses portes seraient ouvertes aux représentants des colonies.

Lorsqu'il a traité ce sujet pendant les premiers jours de la session, le premier ministre a rappelé un glorieux incident des manifestations qui ont eu lieu à Rome après l'exécution de Ferrer, le patriote espagnol. Lorsqu'un certain nombre d'ecclésiastiques canadiens, qui résidaient à Rome pour y suivre un cours d'instruction, se virent menacés par une foule turbulente, ils se mirent sous la protection du vieil "Union Jack" ce "symbole de merci ainsi que de puissance." Et je conçois aisément qu'ils aient ressenti les sentiments exprimés dans ces beaux vers d'Eliza Cook:

> Then, then have our hearts learned how precious can be
> The fair streamer of England—the flag of the free!

M. HUGHES.

Pendant qu'il racontait cet incident, j'ai vu rougir son front. Un britisher, un Canadien, en quelque lieu qu'il soit, peut bien rougir à la pensée que nous nous abritons dans les plis d'un drapeau pour la défense duquel nous n'offrons ni un homme ni un sou! Comme d'habitude, le premier ministre, au cours de ses observations, s'est enthousiasmé en comparant la Grande-Bretagne et l'empire romain. Il a parlé de la surprise qu'aurait éprouvé un citoyen romain du temps d'Auguste si on lui avait prédit que cette province romaine éloignée, la Bretagne, parviendrait un jour au rang éminent qu'elle occupe aujourd'hui dans le monde. Ce citoyen romain avait répondu, a-t-il dit:

C'est une utopie; la force, la force seulement peut édifier et maintenir un empire.

Je rappellerai au premier ministre que tous les empires dont l'histoire universelle fasse mention ont été conquis—j'allais dire par la force seulement—toujours est-il qu'on peut dire avec vérité que tous les empires ont été conquis par la force.

A ce propos, il me revient en mémoire une observation du représentant du Yukon (M. Congdon) qui a cité l'adage latin: "si vis pacem para bellum," celui qui désire la paix doit se préparer à la guerre. Washington a renchéri en disant que le moyen le plus sûr de défendre une nation, c'est de se préparer à la guerre en temps de paix. Mon excellent ami (M. Congdon) a cité les paroles de sir Spencer Walpole qui disait à ce sujet que le monde a changé et que maintenant la victoire dépend moins de la longueur des épées que de la longueur des bourses. Je lui rappellerai l'exemple de la guerre franco-allemande. La France était deux fois plus riche que l'Allemagne; néanmoins, cette nation riche a dû ployer les genoux au bout de quelques jours. Moins de deux mois après le commencement des hostilités, l'Allemagne n'avait pas seulement vaincu la France, mais avait humilié cette nation qui était alors, après l'Angleterre, la plus riche du monde.

J'appelle l'attention de l'honorable député sur une maxime de Machiavel qui dit que tous les prophètes armés ont vaincu et que tous les prophètes sans armes ont succombé. Je lui rappellerai aussi une parole fameuse d'un homme qu'il a dénigré: "Dieu se trouve toujours du côté de ceux qui sont les mieux disciplinés, les mieux aguerris et qui ont les plus gros bataillons." Ce sont là des maximes qui servent de règle et qui n'exigent pas d'explication.

Revenons à l'utopie dont le premier ministre a parlé. Ce n'est pas la première fois qu'il se sert de ce terme. Lorsque je lui ai proposé d'envoyer des Canadiens prendre part à la guerre du Sud-Africain, il a déclaré, comme d'autres, que mon idée était une utopie. Cependant, deux semaines à peine plus tard, il s'est aperçu qu'il n'en

était rien. Dans cette intervalle de temps, la participation des colonies aux guerres de l'empire était devenue une réalité—et elle demeurera à jamais une réalité, je le crois. En 1899, il lui a suffi d'une semaine pour se convertir à la doctrine de la fédération impériale, et je crois qu'il aurait assez d'une semaine pour changer d'opinion au sujet de la marine, comme il en a changé dans cette circonstance-là.

Pourquoi a-t-on déposé ce projet de loi et pourquoi a-t-on proposé le présent amendement? Je le demande encore une fois, le bill est-il conforme aux conclusions de la résolution de l'année dernière? S'il l'était, il n'y aurait pas eu d'amendement, selon moi, et je crois être l'interprète des sentiments de toute la gauche. Mais le bill n'est pas conforme aux conclusions de cette résolution.

Grâce à l'élan donné par le courant d'opinions qui existait anciennement au sein des colonies, et qui s'est manifesté lors de la guerre de 1812 et des mouvements de 1837, 1870 et 1885 qui furent étouffées par ceux qui étaient animés par cet esprit de fidelité à l'empire qui a toujours caractérisé le Canada, il fut question de porter secours à la Grande-Bretagne dans la lutte qu'elle soutenait au delà des mers. Ce sentiment a groupé les forces de l'empire pendant la guerre du Sud-Africain de 1899 à 1902.

Alors, la Grande-Bretagne apprit deux choses. Elle apprit de quelle valeur inappréciable étaient ses colonies, et elle apprit que l'Allemagne travaillait en secret à démembrer l'empire pendant la guerre du Sud-Africain. L'Allemagne convoite les colonies anglaises. On sait que trois ans avant la guerre, en 1896, elle notifia officiellement au gouvernement anglais que l'intérêt de l'Allemagne exigeait que le Transvaal fût indépendant. Si l'Allemagne avait possédé une flotte à ce moment-là, que serait-il résulté du refus de la Grande-Bretagne d'obéir à cette injonction? La guerre aurait éclaté, et vu que l'Allemagne s'immisce constamment dans la politique étrangère des autres nations, qu'elle renverse les anciens états de chose, la guerre éclatera la première fois que ce pays essuiera une rebuffade.

Je n'ai rien à dire contre le peuple allemand. Il fait honneur à l'univers, à l'humanité. Il est sagace, respecteux des lois, fidèle, dévoué et patriotique. Il aime la paix et lorsque la guerre avec la France allait éclater en 1870, ce ne sont pas des milliers mais des millions d'habitants de l'empire allemand qui ont prié le kaiser de ne pas faire la guerre à la France. Mais le programme était tracé; on méditait de déclarer la guerre à la France parce qu'elle était dans une situation embarrassante. aussi les supplications du peuple ne furent-elles pas écoutées. Bien que le peuple allemand ne désire pas la guerre et qu'il aime la paix, il n'en est pas moins vrai que la politique de la nation tend à la guerre contre la Grande-Bretagne. Celle-ci a trouvé ce peuple dispersé, divisé en une foule de principautés où l'Europe recrutait ses soudards avant l'époque des guerres de Frédéric le Grand. La Grande-Bretagne prêta main-forte à celui-ci et créa le royaume de Prusse. Plus tard, à Waterloo, ils anéantirent à jamais la puissance de Napoléon. La Grande-Bretagne continua à soutenir la Prusse et la grande confédération de l'Allemagne du Nord fut fondée.

En 1870, la Grande-Bretagne engagea, pour bien dire, l'Allemagne à devenir un empire possédant des colonies. Le Sud-Ouest africain allemand a été la première colonie importante de l'Allemagne. Celle-ci s'en est emparée grâce à un incident survenu près de la baie Wolfish, lorsque Gladstone exigea que l'Allemagne maintînt l'ordre dans ces territoires et prit sa part du fardeau des peuples civilisés. Autrement dit, l'Allemagne est l'œuvre de la Grande-Bretagne qui l'a créée pour servir de barrière à la tyrannie, pour maintenir la paix. Aujourd'hui, la nation que la Grande-Bretagne a créée menace de ruiner l'empire de cette dernière.

Après cette ère de progrès, à l'instar de ceux auxquels la fortune a souri, l'Allemagne est devenue arrogante et sa convoitise s'est accrue. Ressuscitant une vieille querelle du siècle passé, elle a arraché le Schleswig-Holstein au petit royaume de Danemark, en 1864. En 1866, elle a humilié l'Autriche à la bataille de Sadowa. Puis, des intrigues se nouèrent pendant quelque temps entre Bismark, au nom de l'Allemagne, et Napoléon III, représentant la France. Voici quel était le projet: l'Allemagne devait s'emparer des états du sud de l'Allemagne: la Bavière, le Wurtemburg et le duché de Bade, et la Hollande. Comme compensation, la France occuperait la rive gauche du Rhin, y compris la Belgique, jusqu'à l'océan. Lorsqu'éclata la guerre franco-prussienne et que ce projet fut connu de l'Europe, à la Grande-Bretagne qui lui demandait des explications, Bismark déclara qu'il ne voulait pas troubler l'équilibre européen en divulguant les agissements de l'empereur, et qu'il n'avait pas prêté attention aux conseils de celui-ci. Non certes, il n'a pas écouté l'empereur, il s'est joué de lui, il l'a fait agir à sa guise, sachant que la France chancelait, que le parti républicain devenait plus fort et que la puissance de Napoléon n'était pas bien établie. Il prêta l'oreille à Napoléon, il l'encouragea, il fomenta la discorde en France et lorsque l'heure vint, il frappa et frappa juste:

A ce propos, qu'on me permette d'indiquer quel était alors et quel est encore autant que nous le connaissons le but de

l'Allemagne. Elle possédait les Etats du sud. Elle convoitait l'Alsace-Lorraine, peuplée par des Allemands, la rive gauche du Rhin, la Flandre française et Le Hâvre— et elle aurait satisfait sa convoitise en 1870, n'eût été l'intervention des nations européennes. Ces faits sont connus dans les cercles diplomatiques du monde entier, et cependant on nous dira que cette nation vraiment pacifique n'entretient pas de mauvais desseins à l'égard de ses voisins. Je lis dans les journaux la dépêche suivante de La Haye:

La Haye, 10 février.

Hier, à la première chambre des états généraux, le baron von Heckeren a demandé au ministre des affaires étrangères s'il se proposait de prendre des mesures afin de garantir l'intégrité de la Hollande entre les tentatives de l'Allemagne et de la Grande-Bretagne, expliquant, en réponse à des questions, qu'il faisait cette interpellation par ce qu'un souverain d'un pays voisin avait laissé entendre il y a quelques années qu'il serait obligé de faire occuper le territoire hollandais si la Hollande ne se mettait pas en état de se défendre entre la Grande-Bretagne.

Le ministre insista pour obtenir d'autres détails, mais le baron refusa de répondre et le débat pris fin. On comprend que le baron faisait allusion à l'empereur d'Allemagne.

Ainsi que voyons-nous de nos jours? L'Allemagne posant sa main de fer sur la Hollande; Krupp, le grand fabricant de canons, grâce à une convention conclue avec le gouvernement allemand, plaçant les canons fondus dans ses usines dans toutes les forteresses de la Hollande, et c'est Krupp, et non le gouvernement hollandais, qui dresse les plans des forts, de sorte que la Hollande est, pour ainsi dire, une province allemande; et si l'Allemagne obtenait la haute main sur la flotte italienne et sur la marine de Hollande, qui est aujourd'hui soumise à son influence, et si elle s'emparait de la Belgique, dans quelle situation se trouverait l'Angleterre avec sa double flotte en face d'une telle coalition?

Naturellement la France s'allierait indubitablement à l'Angleterre, parce que la France a été le premier pays que l'Allemagne a voulu humilier. Elle a voulu humilier la France afin que l'Angleterre fût ensuite une proie facile pour elle. Telle est la politique de l'empire allemand, et cependant, on nous dit que nous devons nous tenir les bras croisés, développer nos ressources locales seulement et ne rien faire pour le développement de ce grand empire

Plus que cela, monsieur l'Orateur, l'Allemagne s'est attaquée à l'Angleterre du moment qu'elle a eu une flotte. En 1879, à Samoa, les Etats-Unis et la Grande-Bretagne qui occupaient déjà ce pays, furent obligés de mettre à sa place l'Allemagne qui voulait s'introduire dans ce pays. L'Allemagne commença ensuite à envoyer des colonies dans l'Amérique du sud, et chercha à s'emparer des gouvernements de ces pays. Les Etats-Unis lui rappelèrent tranquillement qu'il y avait d'autres nations que l'Allemagne sur le continent, et que ces nations pouvaient tout aussi bien avoir soin d'elles-mêmes que l'Allemagne. Nous savons aussi qu'elle a voulu s'ingérer dans les affaires de la Perse, de la Turquie, dans l'Orient et dans la Chine.

Lorsque les Etats-Unis furent en guerre avec l'Espagne, la flotte allemande alla se ranger aux côtés de la flotte espagnole, comme si elle eut voulu dire: Nous allons protéger l'Espagne dans la possession de ces îles, et les Yankees vont rester sur leur continent. Voyant cela, la vieille Angleterre rangea ses flottes aux côtés de la flotte américaine, et n'eut été cette action de sa part, l'Allemagne aurait aidé à l'Espagne dans la guerre contre les Etats-Unis, et aurait essayé d'obtenir pour elle-même la possession des îles Philippines.

Nous nous rappelons tous le télégramme de Guillaume à Kruger en 1896 et la note officielle du gouvernement allemand au gouvernement anglais disant que les intérêts du gouvernement allemand voulaient que le Transvaal restât une république indépendante. Même après l'humiliation qu'il eut à subir à la suite de l'envoi de ce télégramme à Kruger, le kaiser déclara que dans un avenir prochain le trident, c'est-à-dire la suprématie des mers, devra passer dans les mains de l'Allemagne. Malgré tout cela et mille autres exemples que je pourrais donner, nous voyons des honorables membres de cette Chambre essayer d'amoindrir les meilleurs hommes d'Etat et les soldats de l'Angleterre, se mettre du côté de l'Allemagne, prétendre qu'il n'y a pas de cause de s'alarmer, et que s'il y a quelques causes d'alarme, l'Angleterre seule en est responsable.

Prenons la guerre sud-africaine; nous savons tous aujourd'hui quel était le plan. L'Allemagne et la Russie, unies à la France, qui n'était pas alors trop amicale à cause de l'affaire de Fashoda, devait s'unir pour établir les républiques sud-africaines et chasser le pavillon anglais des mers autour du Cap, et des colonies britanniques. Un diplomate russe plus tard révéla ce plan.

Mais ces puissances ont hésité lorsqu'elles ont vu les colonies autonomes, y compris le Canada en dépit de son premier ministre, se ralier à la défense du drapeau anglais dans le Sud-Africain. Il y a à peine un an, l'Allemagne a presque précipité l'Europe dans une guerre. Elle a voulu humilier la France au sujet de l'incident du Maroc, bien qu'elle n'eut pas plus affaire dans ce pays qu'un enfant, et elle a cherché à l'humilier dans une autre occasion, mais la Grande-Bretagne a appuyé la France, elle a maintenu ses prétentions, et l'Allemagne a cédé. Le printemps dernier encore, nous savons que l'Autriche, appuyée par l'Alle-

M. HUGHES.

magne, a pris la Bosnie et l'Herzogovine et a effacé ces pays de la carte d'Europe, et si la Russie eut été prête, la guerre aurait éclaté. Tout cela résulte du fait que l'empereur allemand et son armée sont tout-puissants.

Or nous sommes aujourd'hui en face de la création d'une des flottes les plus terribles qui aient jamais été construites dans aucun pays. L'Allemagne veut des colonies. L'honorable député du Yukon dit qu'elle peut en obtenir par des négociations paisibles, mais ce n'est pas la méthode que suit l'Allemagne. Elle les prend avec la main de fer de la guerre. Elle est décidée à en avoir, elle n'en peut prendre à aucune autre nation qu'à l'Angleterre. Il lui faut des stations de charbon; il lui faut des marchés; il faut une marine marchande; et ces choses il faut qu'elle les prenne à l'Angleterre. Par sa conduite dans la question de la surtaxe, par l'abandon de ses objections, elle montre qu'elle est prête à cajoler et à jouer les colonies.

Que fait l'Angleterre en réponse à cela? Que fait le peuple anglais? Il nous dit qu'il est un grand peuple; il parle de son prestige; et il rappelle les journées d'Azincourt, mais l'histoire ancienne n'a jamais protégé une nation. L'Angleterre vante et proclame sa propre grandeur. Elle a tenté une conférence avec l'Allemagne. Nous avons appris ce que l'ambassadeur allemand a dit à cette conférence. L'Angleterre a ensuite essayé à amadouer l'Allemagne. Elle lui a dit: Nous ne construirons pas d'autres navires de guerre si vous n'en voulez pas construire d'autres vous-même, mais pendant que les ambassadeurs anglais étaient à la conférence, l'Allemagne posait les quilles de deux ou trois autres Dreadnoughts. Alors Keir Hard, John Burns et autres hommes d'Etat anglais dirent: "Nous allons offrir de faire des concessions." L'Allemagne écouta les propositions et, bien que l'Angleterre eût cessé de poser des quilles, l'Allemagne en posa une ou deux autres. L'Angleterre forma alors une alliance avec la France, la seule chose de bon sens qu'elle ait faite, bien que cette alliance ait eu l'effet de porter l'Allemagne à construire d'autres navires de guerre. Un certain nombre de membres radicaux du parlement allèrent en Allemagne; ces radicaux sont excellents pour gagner des votes aux élections, mais ils ont vainement cajolé les Allemands.

Ils ont bu leur vin, ils ont mangé leur saucisson de Boulogne, ils se sont portés des toasts les uns aux autres; mais les Allemands n'en ont pas moins continué à poser d'autres quilles pendant leur visite. Ils ont dit ensuite: "Nous allons frapper le point faible; nous allons établir une alliance entre les socialistes et les ouvriers d'Angleterre et les socialistes et les ouvriers d'Allemagne, et les faire s'engager à ne plus extraire de charbon en temps de guerre." Les ouvriers d'Angleterre consentaient unanimement à se prêter à ce jeu, mais les socialistes allemands avaient extrait suffisamment de charbon pour cinq ou six années de plus qu'il n'était nécessaire, et le plan tomba à l'eau. On en essaya un autre. On a dit: Nous sommes parents. Nous avons vu notre premier ministre essayer le même jeu. Je gage qu'il en avait été témoin de l'autre côté de l'océan. Nous sommes parents, nous sommes alliés, nous sommes amis, et nous sommes des Chrétiens, avec un "C" majuscule. On a crié "hourrah pour le roi William!" et on a cessé de construire des Dreadnoughts. Les Allemands ont le réciproque. Ils ont admis qu'ils étaient parents, qu'ils étaient alliés, Chrétiens, et ils ont crié: "Hoch der Koenig Edward VII." Mais pendant ce temps-là, ils se rendaient maître du marché anglais, ils se procuraient les plans maritimes de l'Angleterre et posaient les quilles de quatre ou cinq Dreadnoughts. De sorte que l'Allemagne a montré qu'elle n'allait pas à la chasse aux canards en sonnant des cuivres. Les Allemands ont continué à surveiller leurs intérêts, et ils les surveillent d'une façon qui ne laisse pas de doute. Cela me rappelle un ancien axiome que j'ai déjà répété devant cette Chambre, mais on ne peut trop répéter une bonne chose. Je le trouve dans un ouvrage d'un des plus beaux poètes anglais, une femme dans la poitrine de laquelle vibre les meilleurs sentiments. Je voudrais qu'elle eût la direction des affaires de l'Angleterre, et qu'elle y apportât l'esprit qu'elle montre dans ce poème. Je veux parler d'Eliza Cook:

Never trust the soft breathing that preaches of peace,
With a pledge-giving lip and a smile-lighted eye;
Hear it all with good-will but be provident still
With men that are earnest and powder that's dry.

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

Reprise de la séance.

M. HUGHES: Monsieur l'Orateur, avant six heures, je disais que l'année dernière, le bruit avait couru que l'empereur allemand était intervenu dans les affaires de la Hollande au sujet de sa défense, et à ce propos, je veux donner lecture de la dépêche suivante qui a été publiée dans les journaux, datée de La Haye, le 15 de ce mois:

La Haye, 15 février.—Le baron van Heeckeren a envoyé au Sénat, aujourd'hui, la lettre qu'il avait promise concernant son accusation que l'empereur d'Allemagne avait dit à la Hollande que si elle ne fortifiait pas certains points de son territoire contre l'Angleterre, lui, le kaiser, l'obligerait à le faire.

On se rappellera que lorsque le baron van Heeckeren a fait la déclaration qu'un "souverain voisin" faisait des menaces à la Hol-

lande au sujet de sa défense militaire contre l'Angleterre, le ministre des affaires étrangères demanda des preuves spécifiques. Plus tard le Dr van Swinderen, le secrétaire des affaires étrangères, nia absolument que la reine Wilhelmine eût jamais reçu une lettre de menace du kaiser.

Dans sa lettre au sénat aujourd'hui le baron van Heeckeren dit qu'il a reçu ce renseignement du Dr Kuyper, l'ancien premier ministre. Il ajoute que la question a été fréquemment discutée entre eux.

Il paraîtrait donc que cette nation paisible allemande a déjà pratiquement la Hollande sous son talon. Ainsi que je l'ai montré il y a quelque temps, la fabrique de canons Krupp, non seulement ne fabrique plus de canons pour la Hollande, mais elle a été chargée d'en placer dans des positions stratégiques, et vous pouvez être certains qu'elle ne les placera pas au désavantage de l'Allemagne.

L'honorable député de Pictou nous a dit que lorsque la politique nationale a été pour la première fois proposée, et lorsque quelqu'un a fait remarquer que cette politique pouvait être mauvaise pour l'Angleterre, sir Charles Tupper aurait dit: "Tant pis pour le lien britannique." Or, l'honorable député (M. Macdonald) est incapable de prouver quand sir Charles Tupper a dit cela. L'honorable député de Pictou a dit aussi que sir Charles Tupper avait écrit au chef de l'opposition lui demandant d'appuyer la politique navale de l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier). Or, voici ce que sir Charles Tupper disait dans cette lettre:

J'ai lu avec plaisir la résolution adoptée unanimement par la Chambre des communes, par laquelle le Parlement s'engage à procéder vigoureusement à la construction d'une marine canadienne et à appuyer l'Angleterre dans chaque cas d'urgence.

Tel est le conseil que donnait sir Charles Tupper, et le Gouvernement, au lieu de suivre ce conseil, s'écarte de son point essentiel. Les honorables membres de la droite se sont plaints que l'accusation de concussion ait été portée contre eux, mais je lirai la déclaration de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) qui, s'il n'est pas ministre, espère l'être, et nous allons voir, par cette déclaration, sa pensée au sujet de la création d'une marine canadienne. L'honorable député de Pictou a dit:

Oui, monsieur l'Orateur, le but du Gouvernement en proposant cette politique est de faire construire cette marine au Canada, par des ouvriers canadiens, dans des chantiers canadiens, et d'en faire une marine canadienne qui servira tout d'abord à la défense des intérêts canadiens.

Et, cet après-midi, le député du Yukon nous a déclaré que le seul bon côté de cette proposition d'établissement d'une marine, est que la construction des navires se ferait au Canada. Tout esprit de

patriotisme est absent de telles déclarations. Toutes les paroles sorties de la bouche des députés ministériels, sur cette question, sont la corroboration de la maxime de La Bruyère que, sous une administration corrompue, il n'existe rien de tel que le patriotisme, sa place se trouvant prise par les préoccupations d'intérêt privé, de gloriole et de clan politique. C'est ce que nous observons chez les membres de la droite. Aucune nation ne songerait à faire la guerre à moins d'avoir quelque assurance de remporter la victoire, et si l'empire britannique ne veut pas essuyer d'affront, à la face du monde, il lui faut de toute nécessité se préparer à la guerre. D'honorables députés de la droite nous ont dit que l'ambition de l'Allemagne est de s'assurer des colonies; le député du Yukon affirme que l'Allemagne cherche à se procurer ces colonies par des moyens pacifiques; mais la vérité c'est que l'Allemagne n'hésite pas à recourir dans ce but à son moyen ordinaire: la violence. Le Canada a un devoir à remplir à ce moment critique, et c'est de se préparer à défendre la mère patrie sur terre et sur mer. Ici, je rappellerai un incident de la guerre franco-prussienne. Le fusil français de 1870 était supérieur au fusil allemand; or un officier allemand de haut rang qui commandait une troupe à la bataille de Wissembourg a déclaré qu'en dépit de la portée beaucoup plus grande du fusil français, qui atteignait 1,700 verges, les hommes sous son commandement avaient pu s'approcher jusqu'à 600 verges de distance sans qu'un seul fût atteint par les balles françaises, ce qui fait bien voir qu'au début des hostilités le soldat français était mauvais tireur. Plus tard, on reconnut qu'il y avait progrès, et dans les batailles qui suivirent son tir fut plus meurtrier. Au cours de la guerre civile des Etats-Unis, les soldats de l'armée du Sud, excellents tireurs, bien qu'armés de fusils se chargeant par la bouche, tinrent absolument en échec les bataillons de l'armée du Nord. Au Canada, et dans les autres colonies de l'empire, on trouve des tireurs experts, qui, enrôlés sous le drapeau anglais, sauront, j'en suis persuadé, se distinguer. L'honorable député du Yukon a fait le rapprochement entre la loi de milice du Canada et le projet de loi sur l'établissement de la marine; mais il a perdu de vue les conditions essentiellement différentes de mobilisation d'une armée de terre et d'une flotte. Il est d'ancien usage aux termes des lois anglaises que le parlement soit convoqué à l'occasion de toute déclaration de guerre, et cette règle est excellente en ce qui regarde la mobilisation de la milice canadienne. Lors de la guerre franco-prussienne, il fallut des semaines pour effectuer la mobilisation de l'armée allemande, bien qu'elle fût censée être la mieux organisée au mon-

de; on eut tout le temps requis pour convoquer le parlement, et de fait le parlement allemand fut convoqué.

Dans le cas de notre milice, on le conçoit, il faudrait quelque temps pour mobiliser les troupes, et il est très à propos que le Parlement soit convoqué pour la mobilisation des troupes, qui n'en serait nullement retardée. Mais dans le cas d'une guerre navale, les hostilités se produisent avec la rapidité de la foudre. Que la guerre éclate aujourd'hui, et sur-le-champ un navire de l'Allemagne, à proximié d'un port quelconque, au delà de la zone de trois milles, fait parler ses canons. Il est donc nécessaire que la flotte soit prête à tout instant à prendre la mer pour le service actif, tandis qu'une armée de terre ou une milice ne sont pas tout à fait dans le même cas.

Qu'on me permette de faire le rapprochement entre les deux programmes. Le ministère prétend s'en tenir à la proposition votée l'année dernière, tandis que nous, nous prétendons qu'il ne se conforme à cette décision à aucun égard important. Le programme du chef de la gauche assure des renforts sur-le-champ. En fournissant deux Dreadnoughts, il donne la sécurité nécessaire tandis que le programme du ministère se borne à une simple promesse. Sa flotte n'est pas construite, et il ne nous donne pas à espérer qu'elle le sera avant cinq ans, à moins qu'on ne fasse venir ces navires d'Angleterre. Le programme de l'opposition prend comme point de départ une marine impériale sous un seul drapeau, unie et forte, sous l'égide de laquelle le Canada serait en parfaite sûreté. L'endroit où le cultiveteur canadien requiert protection est dans la mer du Nord; là gît le danger pour le moment, car un jour ou l'autre, le danger pourra se faire sentir sur un autre point, sur la Méditerrannée peut-être. Le Canada n'est aucunement exposé sur le littoral du Pacifique, non plus que sur celui de l'Atlantique; c'est du côté de la mer du Nord que gît le danger. L'Allemagne est tout au plus à deux jours de navigation des côtes de l'Angleterre; et si elle réussit à s'emparer de la Hollande, elle ne sera qu'à quelques heures du littoral anglais; de sorte que la Grande-Bretagne doit être constamment en éveil, la flotte allemande pouvant à tout instant faire son apparition sur ses côtes et attaquer sa flotte. Le programme de l'opposition, c'est le maintien d'une marine impériale susceptible d'être concentrée sur un point quelconque à un instant d'avis. Mais le programme du ministère c'est de créer une flotte canadienne agissant isolément et ne s'éloignant pas de nos côtes, et laquelle dès lors ne pourrait être d'aucun secours au moment critique. Le programme de l'opposition vise à l'établissement d'une marine effective, et avec le moins de frais possible. Non pas que nous ne veuillions faire les dépenses requises, mais nous voulons que jusqu'au dernier dollar soit dépensé là où il donnera le meilleur résultat; et quand viendra le temps d'en appeler au peuple et que le peuple fera le raprochement entre les deux programmes, entre celui du ministère pour la création d'une flotte canadienne, disjointe de la marine impériale, ne manœuvrant pas de concert avec celle-ci, et ne se mobilisant qu'à la dictée du premier ministre du Canada, et le programme de l'opposition qui pourvoit à l'établissement d'une flotte prête à prendre la mer en tout temps, je sais bien quel sera son verdict.

Suivant notre programme, tout en constituant sans retard une marine effective, nous n'imposerions au pays qu'une dépense de $800,000 par année, tandis qu'aux termes du programme ministériel il devrait s'écouler cinq ans avant que nous ayons une marine et la dépense, infiniment plus grande, serait de plus de 4½ millions par année. Puis, la flotte que le ministère se propose de créer n'assurerait aucune sécurité à notre commerce sur mer puisqu'elle n'agirait pas de concert avec la marine anglaise, mais resterait indépendante de celle-ci. D'autre part, le projet soumis par le leader de la gauche assure la protection de notre commerce; tout ce que nous dépenserions dans ce sens serait bien dépensé, même s'il fallait que cette contribution fût répétée d'année en année. Aussi bien, comme assurance pour notre commerce, cette contribution représenterait une très faible prime. Le programme de l'opposition favoriserait le maintien de la paix, en faisant sentir à l'Allemagne que, non seulement la métropole, mais les colonies elles-mêmes sont prêtes à faire leur devoir. D'autre part, le projet ministériel tend à créer de l'incertitude, à désunir et désorganiser la nation.

La solution proposée par le leader de la gauche donne des résultats immédiats; quand la Grande-Bretagne est en guerre, le Canada l'est également, et nos navires enrôlés dans la marine impériale sont prêts à faire leur part. A ceux qui trouvent à redire à cet aspect du programme, je me permettrai de répondre que longtemps avant la guerre franco-prussienne, une entente intervint entre les royaumes indépendants de Bavière et de Wurtemburg, le grand-duché de Bade et la Prusse, aux termes de laquelle dès que le commandant en chef de l'armée allemande donnerait le mot d'ordre, les troupes de ces trois nations seraient instantanément mises à la disposition absolue de la Prusse. Si donc, dans l'intérêt de l'empire allemand, la Prusse a été à même de conclure avec la Bavière, le Wurtemburg, et le grand-duché de Bade, trois états absolument indépendants, cette entente grâce à laquelle leurs troupes se sont trouvées sous les ordres du roi de Prusse, et spontanément ont relevé de sous son commandement aussitôt la guerre déclarée, qu'est-ce

qui s'oppose à la conclusion d'un semblable arrangement entre la Grande-Bretagne et ses colonies? Il est encore beaucoup plus nécessaire que les troupes et les flottes des colonies soient au moment critique à la disposition du gouvernement métropolitain. A l'approche du danger, ce gouvernement ne manquerait pas sans doute de nous consulter tous, mais une fois la guerre déclarée, notre marine se trouverait spontanément sous les ordres des autorités impériales, et nous jouirions des avantages d'un entraînement commun et d'une action concertée.

L'attitude du ministère me rappelle la conduite d'un capitaine d'une compagnie de Fénians près de la frontière d'Huntingdon, lors des coups de main de 1870. Il mit ses soldats en ligne le long de la frontière et leur adressant la parole: "Soldats, devant vous est le Canada, derrière vous les Etats-Unis: il faut choisir entre la bataille ou la fuite, qu'allez-vous faire?" La réponse ne se fit pas attendre: "Nous sommes prêts." Il leur demanda encore une fois: "Je vous le répète la question: êtes-vous prêts à combattre?" Ils répondirent encore une fois: "Nous sommes prêts." Et le capitaine de s'écrier: "Je le savais." A ce moment, un certain nombre de cultivateurs qui avaient eu rumeur de la venue de ces gens leur coururent sus, et les envahisseurs eurent bientôt pris leur parti. C'est un peu l'image de ce que sera la future marine canadienne, circonscrite dans ses opérations et tenue à la disposition du Gouvernement canadien jusqu'à ce que le premier ministre l'ait autorisée à se porter au secours de la métropole; marine sans entraînement peut-être, mal aménagée peut-être, comprenant nombre d'officiers capables tout au plus de briller dans les réceptions mondaines qui occuperont tous leurs loisirs, tandis qu'ils flâneront dans nos ports. Cette marine sera aussi redoutable que la troupe féniane mise en fuite par les cultivateurs de Huntingdon. Au reste, nos navires seraient tellement diminutifs qu'ils n'oseraient se mettre à portée des canons de l'ennemi. Un petit navire armé de canons légers n'est aujourd'hui d'aucune utilité, ses canons n'ayant qu'une portée de cinq ou six milles, tandis que les canons de douze et seize pouces des grands cuirassés peuvent lancer un boulet à quinze milles de distance.

L'honorable leader de l'opposition a émis un programme dont la réalisation assurerait spontanément des renforts à la métropole. Bien plus, nos navires, pourvus d'équipages et d'officiers aux termes de notre projet, seront formés à l'école de la marine anglaise, et on n'en saurait dire autant du projet ministériel. D'après notre programme, ils seraient prêts à entrer en ligne de bataille à un moment d'avis, et on n'en saurait dire autant du programme ministériel. Le très honorable premier ministre a lui-même déclaré que les Etats-Unis sont le seul pays que nous ayons lieu de redouter. Mais il n'y a guère de raison de prévoir une guerre entre les Etats-Unis et le Canada. On a fait observer que le gouvernement de Washington a des vaisseaux-écoles sur les Grands lacs. Eh bien, pour ma part, je ne demande pas mieux que de voir un vaisseau-école des Etats-Unis dans tous les grands ports des lacs, rive américaine, et un vaisseau-école du Canada dans tous les ports de ces lacs, rive canadienne. Quelle objection y a-t-il à cela? Si la guerre éclatait, cela n'aurait aucune importance; mais la guerre est absolument impossible entre ces deux nations.

Quand la Grande-Bretagne et ses colonies formeront un seul tout, je prévois la conclusion d'une alliance offensive et défensive entre la Grande-Bretagne, les Etats-Unis et peut-être le Japon, alliance dont l'effet sera de garantir la paix universelle pour nombre d'années à venir; et, à mon avis, le très honorable premier ministre s'est montré très gauche en donnant à entendre que les Etats-Unis sont la seule nation contre laquelle il pût prévoir qu'il serait nécessaire un jour de mobiliser sa marine.

Maintenant, j'en arrive à la grande différence essentielle entre les deux programmes. D'après le programme du chef de l'opposition, l'Union Jack devra flotter sur ces navires. D'après le programme du Gouvernement, ce ne sera pas le Union Jack qui flotterait sur ces navires.

M. FOWKE: Quel serait alors le pavillon?

M. HUGHES: Je vais expliquer l'affaire à l'honorable député. Dans un mémoire, à la page 24 du rapport de la conférence de la défense, se trouve le paragraphe suivant:

> On a aussi discuté la question du drapeau, et il a été entendu que l'amirauté étudierait la question et communiquerait plus tard ses vues au Gouvernement canadien.

Quel besoin y avait-il de discuter la question de drapeau? Le fait est que le vieil Union Jack flotte sur le parlement du Canada et bon nombre d'entre nous avons l'intention de l'y faire flotter longtemps. Au cas où une flotte canadienne serait construite, il devrait être suffisant de déployer ce drapeau sur les navires de cette flotte. J'aurais aimé à voir ici le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) ou quelques autres membres du Gouvernement qui eussent été au fait de cette question afin que l'on pût nous expliquer ce paragraphe du rapport par ces paroles: "On a aussi discuté la question du drapeau." Le ministre des Finances pourra peut-être nous le dire?

L'hon. M. FIELDING: Ce n'est pas moi qui fais le discours, monsieur l'Orateur.

M. HUGHES: L'honorable ministre écoute-t-il le discours?

L'hon. M. FIELDING: Oui, chaque mot. Je connais toute l'affaire du vieux drapeau.

M. HUGHES: Nous voulons savoir si le vieux drapeau sera déployé.

L'hon. M. FIELDING: Nous verrons à cela.

M. HUGHES: Je puis assurer au premier ministre (sir Wilfrid Laurier) que s'il n'y voit pas, il y a une foule de jeunes gens qui y verront. S'il ne le fait pas volontiers il le fera quand même. Il marchera comme un certain individu marchait l'épée dans les reins. Le programme du parti conservateur est à l'effet que le vieux drapeau sera déployé, et le programme du Gouvernement est à l'effet que le vieux drapeau ne sera pas déployé.

L'hon. M. FIELDING: Si mon honorable ami (M. Hughes) le sait, pourquoi me le demande-t-il?

M. HUGHES: Je veux engager le ministre à se prononcer. Mais il semble impossible de forcer ces honorables ministres à se prononcer. Leur réponse est ambiguë. Ils disent: Nous verrons à cela, et quand vient le moment d'agir, ils n'y voient pas. Mais laissons de côté ce qui n'est pas essentiel, et que l'on se tienne pour averti, que lorsque le temps sera arrivé le vieux drapeau sera déployé.

Le Canada ne peut déclarer la guerre. Il n'y a aucun doute à cela. Nous ne sommes pas une nation, pas même une nation sœur. Nous ne pouvons déclarer la guerre et il est juste qu'il en soit ainsi. Nous ne pouvons, non plus, empêcher nos propres gens de prendre part à la défense de l'empire. Quels que soient les ordres donnés par sir Wilfrid Laurier, ni lui, ni aucun autre pouvoir en Canada, ne sont autorisés à empêcher un Canadien de servir l'empire s'il est disposé à le faire. En temps de paix comme en temps de guerre le drapeau canadien n'a aucune autorité au delà de la limite de trois milles et son autorité n'est pas reconnue au delà de cette limite. Supposons que la guerre éclate, et que l'un de nos navires se trouve dans les eaux de l'Amérique du Sud, ou dans la Méditerranée—

Une VOIX: Comment pourrait-il se rendre aussi loin?

M. HUGHES: Supposons qu'il ait été remorqué ou poussé de quelque manière jusque-là. Si la guerre éclatait alors, qu'arriverait-il en ce qui concerne ce navire? Quel pavillon battait alors ce navire? Le pavillon britannique? Alors, le premier navire ennemi qui s'en approche lui tire une bordée et le coule à fond. Mais supposons que l'équipage ne sache pas quel drapeau hisser? Sir Wilfrid Laurier et son cabinet n'ont pas décidé s'ils nous permettront de combattre ou non. Naturellement, les jeunes gens sont toujours prêts à combattre. Mais supposons même qu'il ait été décidé de ne pas combattre et que le pavillon soit abaissé. Quelle est le situation de ce navire? C'est tout simplement un pirate ordinaire et, non seulement les navires ennemis, mais les navires de toutes les nations, seraient obligés de le prendre, car telle est la loi des nations. En temps de guerre ou en temps de paix, il faut que nos navires déploient le Union Jack ou rien du tout. Et, comme je l'ai dit, notre intention est de déployer le Union Jack. Le premier ministre a parlé de gouvernement responsable et l'on se plait à répéter ses paroles. Or, je voudrais démontrer que le programme du chef de l'opposition maintient la politique du gouvernement responsable, et que le programme énoncé par le premier ministre s'éloigne de ce principe. Il y a quelques années, le pays a voté une somme d'argent, je crois que c'était $250,000, pour le soulagement des pauvres en Irlande. Quelqu'un prétendra-t-il que par suite de ce vote nous sommes devenus tributaires de l'Irlande? Plus tard nous avons voté de l'argent pour San-Francisco.

Cela voulait-il dire que nous étions tributaires des Etats-Unis? Nous avons voté de l'argent pour venir en aide aux malheureux de la Sicile. En ce faisant, avons-nous dérogé aux principes du gouvernement responsable?

M. HARTY: Et la France l'autre jour?

M. HUGHES: L'autre jour, nous avons voté $50,000 pour la France—un pays splendide. Je désirerais que quelques-uns de nos honorables amis de la droite eussent, au sujet de la liberté, des idées aussi saines qu'on en a en France au sujet d'une foule de choses.

L'hon. M. FIELDING: Est-ce que nous n'avons pas la domination française? J'ai entendu mon honorable ami (M. Hughes) dire cela.

M. HUGHES: Jamais.

L'hon. M. FIELDING: J'offre mes excuses. J'ai entendu affirmer que nous souffrions de la domination française.

M. HUGHES: Il y a une aile de l'élément français qui s'efforce de nous faire souffrir, mais, heureusement, il y a une autre aile qui tâche de maintenir les choses en bon ordre. Quelqu'un prétendrait-il que, par suite du crédit voté l'autre jour en faveur de la France, nous sommes assujettis à la domination de la France? Pas le moins

du monde. En votant chacune de ces diverses sommes nous avons agi conformément aux principes du gouvernement responsable. Nous votons des crédits pour les expositions dans des pays étrangers—des centaines de mille piastres. Sommes-nous donc assujettis à la domination de la Belgique et des pays où nous envoyons nos fonctionnaires avec nos collections de produits? Nous dépensons des certaines de mille piastres pour les phares et autres moyens de protection pour le commerce de l'univers sur nos côtes. Sommes-nous assujettis aux nations qui en bénéficient? Non, l'argent a été voté libéralement. En le votant, nous adhérons au principe du gouvernement responsable. Nous ne cherchons ni subterfuges, ni équivoques. Mais quelle est l'attitude du gouvernement telle qu'elle ressort du discours du premier ministre? Dans bon nombre de parties du pays l'on représente le Gouvernement comme étant disposé à venir en aide à la mère patrie, mais, lorsqu'on analyse son programme, on constate que le navire qu'il propose d'avoir n'osera déployer le pavillon britannique. Et que se passe-t-il dans Québec aujourd'hui? On y chuchote partout: "Ne vous inquiétez pas; votez cet argent; il n'y a rien à craindre; cela équivaut à l'indépendance du Canada." Le premier ministre nous dit qu'il est accusé des deux côtés—accusé d'être trop fidèle à l'Angleterre, accusé de ne pas lui être assez fidèle. Mais il n'y a pas le moindre doute quant à notre attitude. Nous adhérons aux principes du gouvernement responsable, et ce n'est pas au moyen de fausses représentations que nous voulons obtenir l'argent pour la mise à exécution de notre programme. En vertu de notre programme, le Canada aurait voix au chapitre dans les conseils de l'empire, parce que le Canada, ayant fourni ces navires à la marine, serait représenté au comité de la défense impériale. Sa voix serait entendue, non seulement pour la direction de nos navires mais encore au sujet de la question de la guerre ou de la paix. Notre programme est un programme pour tout l'empire et non un programme pour le Canada, et, peut-être, pour l'empire.

Il y a quatre ou cinq manières dont le Canada aurait pu aider à la mère patrie en ces circonstances extrêmes, et sur ces quatre ou cinq manières le Gouvernement a choisi la pire tant au point de vue canadien qu'au point de vue impérial. Le premier programme est à l'effet que le gouvernement du Canada ait une marine, achetée n'importe où, administrée par le Canada—et nous savons ce que cela veut dire—que l'on peut prêter ou ne pas prêter. Tel est, en résumé, le programme du Gouvernement, et comme je l'ai déjà démontré, le drapeau britannique n'est pas nécessairement le drapeau qui doit flotter sur cette marine.

M. HUGHES.

Le deuxième programme est celui qui est proposé par le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) une contribution directe en attendant, puis nous serons prêts à demander au scrutin si le programme du Gouvernement est ou n'est pas celui qui devrait être soutenu. D'après ce programme, on arborerait le Union Jack.

Le troisième programme serait celui dont l'amirauté a tracé les grandes lignes: Une marine impériale, avec bassins, écoles navales, navires-écoles, etc., en Canada, de telle façon que, soit que nous formions une fédération, soit que nous restions tels que nous sommes, nous ferions quelque chose pour le maintien de l'empire. D'après ce programme aussi, l'on arborerait le drapeau britannique.

Le quatrième serait une combinaison d'une contribution directe avec une unité impériale opérant de concert avec l'amirauté.

Le cinquième est celui auquel j'ai adhéré depuis de longues années et qui, je l'espère, sera mis à exécution avant peu d'années: une confédération de l'empire, une association complète sur la base de l'union. Cela réunirait tout ce qu'il y a de bon dans les autres programmes. La dignité de la nation y gagnerait, il n'y aurait pas de complications et le Union Jack flotterait à la tête du mât.

Le seul de ces programmes offrant quelque doute au sujet de la position du Canada est celui qui a été choisi par le Gouvernement. Et pourquoi? Pourquoi? Nous en sommes réduits à des conjectures. J'admets volontiers que le premier ministre se trouve dans une position assez difficile en cette occurence. Mais on est toujours puni par où l'on a péché, et il ne peut s'en prendre à d'autres qu'à lui-même.

Récapitulons un peu. On nous a si souvent rabattu les oreilles avec de fauses représentations au sujet des héros de 1885, des héros de 1870, des héros de 1837-38, et au sujet de toutes ces histoires, qu'il ne sera pas hors de propos, à mon avis de rappeler quelques faits à la Chambre. En 1763, par le traité de Paris, l'Angleterre a acquis les possessions françaises du Nouveau-Monde.

En 1774, l'"Acte de Québec" fut établi. Que se passa-t-il sous le régime de cette loi constitutionnelle? Au sujet des concessions consenties à la province de Québec, de cette époque, je me contenterai d'observer ici que le territoire à la conquête duquel les colons américains avaient consacré leur temps, leur argent et leurs vies, la vallée du Mississipi et de l'Ohio, ce grand pays comprenant l'Ohio, l'Indiana, l'Illinois, le Wisconsin, partie du Minnesota et du Michigan, fut délibérément enlevé aux colons britanniques aux Etats-Unis et cédé sous l'empire de l'"Acte de Québec", à la province de Québec.

M. J. P. TURCOTTE: Pourquoi pas?

M. HUGHES: Parce que ce territoire ne lui appartenait pas; parce que Québec ne l'avait jamais conquis; parce que les colons de la Nouvelle-Angleterre et de la Virginie l'avaient acquis au prix de leur sang, parce qu'il avait été enlevé aux Français par les colons de la Nouvelle-Angleterre, ce qui provoqua en 1775, la guerre de la révolution américaine. Ce ne fut pas seulement l'"Acte du timbre" et autres lois similaires, mais c'est qu'on leur avait enlevé ce territoire pour lequel ces citoyens de la Virginie et d'autres parties des possessions britanniques avaient versé leur sang. Voilà la principale cause de cette rébellion. La révolution américaine fut provoquée par l'"Acte de Québec" de 1776 plus que par toute autre cause.

M. J. P. TURCOTTE: Voilà qui a le mérite de la nouveauté, en histoire.

M. HUGHES: Vint ensuite la loi constitutionnelle de 1791. Je n'ai rien à redire à cette loi, sauf que nos concitoyens, les Canadiens-français ne l'avaient pas demandée. Ce régime leur fut imposé par les citoyens de langue anglaise de Québec, nombre d'entre eux venant d'Angleterre qui jouissaient des institutions représentatives. Ils désiraient que Québec fût doté d'une loi constitutionnelle, qui leur assurerait l'autonomie gouvernementale. Ils obtinrent l'autonomie, c'est-à-dire le gouvernement représentatif, la direction de leurs propres assemblées législatives, mais ils ne jouirent pas du privilège de choisir les ministres.

En 1783, les Américains, ayant gagné leur indépendance, reprirent et enlevèrent à Québec et à la Grande-Bretagne les états qu'ils avaient autrefois conquis sur la France, c'est-à-dire, l'Ohio, l'Indiana, l'Illinois, le Wisconsin, partie du Minnésota et du Michigan. Ces états formèrent alors partie intégrante de l'Union américaine, de sorte que, en 1891, la province de Québec, dont le territoire était ainsi amoindri, fut scindée en deux: le haut et le bas Canada. Or, à dater de ce moment, un petit groupe de Québec, qui s'agite encore aujourd'hui, mit en marche un mouvement tendant à détacher la province de la Grande-Bretagne. Quelques années après l'adoption de cette loi constitutionnelle, c'est à peine s'il se trouvait trois ou quatre Anglais au sein de cette assemblée. On interdit presque l'entrée de la province aux immigrants de la Grande-Bretagne et on les traita en étrangers. Les immigrants vinrent des Etats-Unis et colonisèrent les cantons de l'Est, et l'opposition était tellement prononcée qu'ils osaient à peine y construire un chemin. On disait alors: "Il faut garder ces terres pour nos propres gens," et la semaine dernière à peine, un journal de Montréal disait: "Il faut implanter nos propres nationaux dans cette province et les Canadiens-français des états de la Nouvelle-Angleterre doivent s'unir à ceux de la province de Québec." Heureusement, on ne partage guère ces vues dans la province de Québec, et jusqu'ici ces rapports n'ont guère provoqué de sympathies ni réveillé d'échos au sein des masses populaires. L'agitation fut surtout dirigée contre les immigrants anglais, irlandais et écossais. On demanda, en outre, un conseil législatif électif, et aujourd'hui le conseil législatif n'est pas encore électif à Québec. Au demeurant, à mon avis, les conseils législatifs et le Sénat ne doivent pas être électifs; les sénateurs, comme les conseillers législatifs, doivent être inamovibles ou du moins être élus pour une longue période de temps. Les agitateurs demandaient, en outre, la gestion des recettes provenant des forêts, des mines et des terres.

En 1837 et en 1838 éclata la rébellion. A la tête de cette rébellion, en Ontario, le Haut-Canada d'alors, se trouvait un charlatan, un agitateur, homme peu considéré dans sa patrie l'Ecosse et qui était venu au Canada. Il avait entendu parler du gouvernement responsable en Ecosse, mais il ignorait absolument les moyens constitutionnels à prendre. Il rassembla autour de lui quelques gens naïfs, près de Toronto, et les fusils étant à courte portée à cette époque, c'est à peine si les balles pouvaient atteindre ces malheureux, tant leur course était rapide.

A Québec, un autre homme, fort habile et doué de talents brillants, mais qui n'était nullement taillé pour être chef, rassembla autour de lui nombre de pauvres malheureux ignorants, recrutés un peu partout dans la province et leurs efforts aboutirent aussi au désastre. Or, l'histoire en fait foi, il n'est pas un seul des griefs ainsi formulés et couchés par écrit qu'il n'eût été possible de redresser infiniment mieux par des moyens constitutionnels, comme l'a fait observer, l'autre soir, le député de Pictou (M. Macdonald) qui nous a dit que la Nouvelle-Ecosse avait réussi à régler ses griefs, sans faire tant de bruit. Il aurait suffi, pour arrêter tout ce tapage, de donner poliment à entendre à ces prétendus héros de 1837 et de 1838 qu'ils faisaient fausse route.

Mais d'autres griefs sont venus sur le tapis. A une époque déjà lointaine, alors que je siégeais ici, j'ai parfaite souvenance que des gentlemen qui occupent aujourd'hui des fauteuils au Sénat et qui devinrent titulaires, avant qu'il se fût écoulé une année depuis la remise de leur mandat de député, je me souviens, dis-je, que ces messieurs avaient déclaré en plein Parlement qu'il faudrait adopter une loi portant que nul membre du Parlement ne saurait accepter un siège au Sénat ou une charge de

l'Etat, dans le cours même de l'année durant laquelle il aurait remis son mandat électif.

Ces messieurs demandaient aussi que les terres domaniales fussent réservées aux colons du Nord-Ouest. Ils prétendaient qu'il fallait établir au Canada le régime du libre-échange et partout à la tribune populaire, ils vouaient aux gémonies les voleurs, grands et petits. Ils demandaient aussi la réforme du Sénat. La plupart d'entre eux sont aujourd'hui casés au Sénat et cette réforme est en bonne voie. Ils voulaient aussi l'inauguration d'une ère de stricte économie Il éclata presque une rébellion au pays, parce que le parti conservateur au pouvoir avait inscrit au budget des dépenses une somme inférieure à $40,000,000, et aujourd'hui ce budget atteint le chiffre de $120,000,000. Ils préconisaient l'intégrité des hommes publics et le gouvernement actuel nous offre un admirable échantillon de cette pureté? Ils voulaient encore que la question de la prohibition des boissons alcooliques fût soumise au public; ils demandaient un plébiscite à cet égard et que le vœu populaire fût respecté; mais aujourd'hui ils sont muets comme la tombe sur ce chapitre, et tout cela est relégué aux calendes grecques. Il y a encore ces louanges prodiguées à la rébellion; mais comme il en a déjà été question, je passe la chose sous silence. Je me contenterai de faire ici une simple observation: le premier ministre et ses collègues qui affectent toujours de glorifier les prétendus patriotes de 1837 et 1838, tant au Haut qu'au Bas-Canada, ont pourtant imposé en 1905, à la population de la Saskatchewan et de l'Alberta, composée d'hommes libres, accoutumés à l'exercice du gouvernement responsable—avantage dont ne jouissaient pas le peuple de 1837-1838—une mesure législative des plus inique et de nature à provoquer la rébellion chez une population de citoyens libres. Quelle a été l'attitude du premier ministre et de ses collègues sur cette question?

Une des revendications formulées en 1837 portait sur le droit de l'assemblée législative de gérer les recettes provenant des terres, des forêts, des mines et des forces hydrauliques. Or, le principal privilège que le Gouvernement s'est appliqué à enlever aux populations de la Saskatchewan et de l'Alberta, c'est précisément l'exercice de leurs droits relativement à la propriété des terres, des forêts, des mines et des forces hydrauliques. En 1837-1838, le peuple, dit-on, avait droit de se révolter, parce que l'assemblée législative, composée qu'elle était de représentants des deux provinces, qui n'entendaient pas le gouvernement responsable, ne jouissait pas du droit de disposer des recettes provenant de ces ressources naturelles; tandis que, en 1905, on déclare qu'une population de citoyens libres, habitués à l'exercice du gouvernement représentatif, ne saurait jouir de pareil droit. Le Gouvernement les a spoliés de leurs droits et il leur distribue avec parcimonie une pitance annuelle, tout comme celle que reçoit le fils de famille à qui son père fait une remise de fonds, en Angleterre.

Aux termes de la constitution, l'instruction publique est une question qui tombe sous la juridiction provinciale; et cependant ce gouvernement qui se prétend libéral a enlevé au peuple de ces provinces, en 1905, le droit de réglementer l'instruction publique. Et on vient nous faire l'éloge des héros de 1837-1838 qui n'avaient aucun argument valable à formuler contre la législation de l'époque; on vient, dis-je, nous faire des sermons sur l'autonomie et sur la responsabilité ministérielle. Je me suis souvent dit qu'au fond du cœur, ces messieurs, tout en glorifiant les héros de '37, doivent souverainement mépriser ces hommes libres de l'Alberta et de la Saskatchewan, pour s'être si lâchement soumis à ces iniquités.

Les deux orateurs qui m'ont précédé n'ont pas, que je sache, répété la critique formulée par leurs devanciers et que répètera sans doute le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) quand il retournera seul dans son domaine près de la mer; j'entends que mes devanciers n'ont pas affirmé que le parti conservateur, après avoir, de concert et d'accord avec le Gouvernement, adopté la résolution de l'an dernier, l'avait depuis rejetée. Voici ce texte:

Cette Chambre reconnaît le devoir qui incombe au peuple canadien, à mesure que le chiffre de sa population et de ses richesses augmente, d'assumer, dans une plus large mesure, les responsabilités de la défense nationale.

Avons-nous renié cela?

Non, nous sommes toujours du même avis.

2. Que cette Chambre réaffirme l'opinion exprimée, à différentes reprises, par les représentants du Canada, à savoir: que sous le régime des relations constitutionnelles actuelles entre la mère patrie et les colonies autonomes, le versement de sommes d'un chiffre déterminé au trésor impérial pour des fins navales et militaires, ne serait pas, en tant que cela concerne le Canada, la solution la plus satisfaisante du problème de la défense.

Nous sommes toujours de cet avis. Nous ne demandons pas qu'on verse périodiquement au trésor impérial des sommes d'un chiffre déterminé. Nous voulons aujourd'hui verser une somme d'urgence, pour que notre drapeau continue à flotter sur nos têtes; car après tout, la prudence est mère de la sûreté; et d'ailleurs, quelle ne serait pas notre déconvenue si, faute des deux cuirassés d'escadre que le Canada aurait dû fournir, la flotte britannique venait à être vaincue! Voilà notre attitude

actuelle. Nous n'entendons pas, toutefois, verser cette somme régulièrement; car avant bien longtemps, il faudra élaborer quelque système de participation aux dépenses de la marine impériale.

3. La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à assurer l'organisation d'un service naval canadien.

Le Gouvernement approuve-t-il l'organisation de ce service, à bref délai? Comment les députés de la droite ont-ils la hardiesse de demander aux députés de la gauche de prêter leur appui à pareille résolution? Il ne s'agit nullement d'une participation, à bref délai, aux dépenses de la marine. Nous nous en tenons à la résolution. Nous voulons que cela se fasse, à brève échéance.

Quelques VOIX: Allons donc!

M. HUGHES: Il ne s'agit nullement d'un navire qu'on arme en course, au bénéfice personnel des députés de la droite; non, il s'agit de la résolution portant qu'il faut prendre quelque initiative, à bref délai. Quelques députés de la droite pensent que je vise la participation à bref délai et ils ont l'œil au bénéfice personnel.

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à encourager l'organisation rapide d'un service naval canadien en coopération et relation intime avec la marine impériale.

Est-ce bien là la politique proposée par le gouvernement—"en coopération"? La coopération est quelque chose de mutuel. Le projet dont vous nous parlez est tout à l'avantage d'un seul côté. Le Gouvernement pourra dire: nous n'irons pas. Nous, membres de l'opposition, nous désirons que le projet soit coopératif. Quand l'Angleterre sera dans des moments difficiles nous l'aiderons et quand nous serons nous-mêmes dans des difficultés, nous voudrons que l'Angleterre nous vienne en aide. Nous pourrions penser que nous ne sommes pas disposés à permettre à notre marine d'aller aider l'Angleterre quand elle aura besoin de notre secours.

M. J. P. TURCOTTE: Vous désirez quelques millions.

M. HUGHES: Si les millions devaient s'en aller en profits illicites dans le port de Québec et dans les circonscriptions le long des rives des comtés, dans différentes régions de cette province, l'honorable député ne reculerait pas, mais quand ils sont destinés à maintenir le vieux pavillon qui flotte dans Québec, il rejimbe.

En relation intime avec la marine impériale.

Notre politique est que notre flotte devrait faire partie de la marine impériale. Il n'y a pas de distance qui soit mesurable sous ce rapport.

Conformément aux recommandations de l'amirauté.

Le Gouvernement n'a nullement suivi les recommandations de l'amirauté. Pourtant il a la hardiesse de nous demander d'appuyer une pareille résolution.

Voici un autre paragraphe de la résolution:

En complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection efficace du commerce, à la sûreté de l'empire et au maintien de la paix mondiale.

Mais le Gouvernement, en se réservant le droit de dire si la marine prendra oui ou non part à une guerre dans laquelle l'Angleterre est engagée, s'écarte essentiellement de la résolution de l'an dernier.

La résolution se termine ainsi:

La Chambre est fermement convaincue que, chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices requis pour donner aux autorités impériales la coopération la plus loyale et la plus cordiale à toutes mesures propres à maintenir l'intégrité et l'honneur de l'empire.

La politique du Gouvernement s'en éloigne beaucoup. Comment peut-il avoir l'audace de venir nous demander de nous unir avec lui pour adopter le projet qu'il nous propose aujourd'hui. On nous dit que l'empire britannique ne court aucun danger. Eh bien! monsieur l'Orateur, que nous enseigne l'histoire du monde? Des milliers d'années avant la naissance du Christ, il existait une nation aussi grande que l'Angleterre aujourd'hui, une nation même relativement plus grande. La nation phénicienne jouissait en beaucoup de choses de toutes les libertés que l'Angleterre possède aujourd'hui. Ses navires faisaient du commerce dans toutes les mers, Carthage était une de ses colonies, la Sardaigne et la Corse étaient ses colonies, les îles Baléares, la partie méridionale de l'Espagne et une partie des îles britanniques étaient ses colonies. Les navires des Phéniciens allaient commercer le long des côtes septentrionales de l'Afrique, le long de la côte occidentale, doublaient le cap de Bonne-Espérance et s'en allaient aux Indes; leurs caravanes traversaient tous les déserts. C'est cette nation qui a transmis au monde chrétien la religion d'un seul Dieu. C'est cette nation qui a donné au monde l'alphabet, les éléments des mathématiques et la science qui a élevé l'humanité et lui a procuré tant de bienfaits. Cette nation possédait tout ce qui est possible de désirer et pourtant elle est tombée. L'empire de la Grèce a surgi pour lui succéder et il s'est écroulé. D'autres nations se sont élevées en Orient et ont disparu. La première guerre punique est arrivée en l'année 256 avant Jésus-Christ, Rome savait que Carthage avait remplacé la Phénicie comme maîtresse des mers et

Rome préparait une flotte pour attaquer Carthage. Les deux flottes se rencontrèrent sur les côtes de la Sicile et 300,000 hommes prirent part à ce combat naval, la plus grande rencontre sur mer qui ait eut lieu dans l'histoire du monde. La flotte carthaginoise fut balayée par la flotte romaine, bien que Rome fût comparativement une jeune nation. Mettant à exécution la tactique d'abordage de la flotte ennemie à laquelle n'avaient pas pensé les Carthaginois, les Romains chassèrent leurs ennemis de la mer et Carthage essuya un immense désastre. Des nations ont grandi en force et en puissance et elles ont disparu les unes après les autres. Pourquoi donc? Elles jouissaient toutes de la liberté; elles avaient toutes leur parlement. Les hommes d'état de la Grèce ancienne auraient eu honte de l'éloquence de notre Parlement d'aujourd'hui. Le premier ministre, doué comme il l'est d'une merveilleuse éloquence, n'aurait pas pu supporter la comparaison avec les orateurs de l'ancienne Grèce.

Au sénat de Rome il se prononçait des discours qui sont encore les merveilles du monde. Ces hommes possédaient la liberté comme nous l'avons, ils avaient l'éducation comme nous l'avons, ils avaient leur religion et leur croyance, ils avaient des temples, des églises et des colonies, ils avaint des nations sœurs, mais tout a disparu. Et pourquoi donc? C'est parce qu'ils ont commencé à vivre sur leur gloire passée, parce qu'ils ont pris de l'importance, qu'ils sont devenus riches,—et les honorables députés de la droite nous disent que la principale ambition d'une nation doit être de devenir puissante et opulente. Quand ces nations devinrent riches, elles commencèrent à devenir faibles. elles oublièrent les principes de la liberté; elles devinrent centralisatrices, elles devinrent nations sœurs au lieu d'être une partie et un morceau de la grande nation; elles ne comprirent pas les principes de la décentralisation dans les affaires de peu d'importance, tout en conservant la maîtrise au gouvernement central pour les questions d'un grand caractère national. Ces peuples ont oublié que la vigilance éternelle est le prix de la liberté; ils n'ont pas compris que s'il faut un millier d'années pour faire un Etat, il suffit d'une heure pour qu'un empire s'en aille en poussière. Oublierons-nous à notre tour notre devoir envers l'empire et l'humanité; nous lancerons-nous dans le militarisme qui a été le fléau d'un grand nombre de nations, au lieu de défendre le principe de l'enseignement militaire démocratique, grâce auquel chaque enfant de dix ans et au-dessus sera exercé à tirer et chaque garçon de quatorze ans et au-dessus sera instruit dans le commandement de sa compagnie. Ne feronsnous pas en sorte d'être facilement en état de mettre en campagne un million d'hommes dont chacun sera un tireur adroit. Ne ferons-nous pas en sorte d'être au Canada dans une situation imprenable et ainsi d'être une force terrible au service de la mère patrie en temps de guerre. Notre devoir est de nous unir dans une grande fédération impériale. Les océans ne sont plus des séparations, le génie humain a supprimé les distances et les navires peuvent traverser l'océan aussi rapidement que les trains circulent sur la terre. Si vous voulez bloquer le chemin de fer du Pacifique-Canadien, entre Ottawa et Winnipeg, tout ce que vous avez à faire, c'est de faire sauter un pont sur la rive nord du lac Supérieur. Mais vous ne pouvez pas fermer les routes sans bornes de l'océan aux navires de commerce ou aux bâtiments de guerre. Je maintiens, monsieur l'Orateur, que dans l'intérêt de l'humanité et pour la formation de l'empire, notre devoir est de nous tenir côte à côte dans une union avec tout l'empire. On dit que dans la suite des temps le soleil se couchera sur l'empire britannique. Je ne suis pas un prophète ni le fils d'un prophète mais je fais cette prophétie: si jamais le soleil doit se coucher sur l'empire britannique, il se lèvera le lendemain sur l'empire de la plus Grande-Bretagne.

Enfin quelques mots au premier ministre et à mes compatriotes de la province de Québec.

Le peuple de Québec est descendu d'une race dont le nom, et aussi dont la pratique se manifestent toujours pour la liberté. La belle France est synonyme de liberté et loyauté.

Comme en Angleterre, les Normands et les Huguenots ont fait les meilleurs sujets de la nation britannique; pareillement les Français au Canada, à toute époque, ont été caractérisés par toutes les vertus de bons citoyens; c'est-à-dire, ils sont caractérisés par la probité, l'honneur, l'énergie et l'entreprise; ils sont aussi économes, spirituels et courageux.

Les chefs politiques de la province de Québec de nos deux partis ne montrent pas en eux toute la confiance qu'ils méritent.

Je prie le premier ministre de faire le tour de Québec, de "stump Quebec" pour enseigner aux bons citoyens de cette province que l'empire de notre plus Grande-Bretagne va continuer à leur donner tous les droits dont ils ont joui jusqu'à aujourd'hui. Mais il faut qu'ils restent fermes et loyaux pour maintenir en toutes difficultés et en tous dangers l'intégrité de l'Europe britannique et la majesté du drapeau "The Union Jack".

M. HUGH McLEAN: (Sunbury-et-Queen): Cette question, monsieur l'Orateur, qui est une des plus importantes qu'on ait jamais présentées au Parlement a été discutée d'une façon si complète, qu'il est difficile pour un député parlant à cette heure de

présenter quelque nouvelle idée. J'espérais que ce grand projet serait discuté en dehors de tout esprit de parti. J'espérais que les deux grands groupes politiques du Parlement, après avoir adopté la résolution de la session dernière, se seraient unis pour la mettre à exécution. En ma qualité de nouveau député, je n'approuve pas les reproches qui ont été adressés par les députés de l'opposition au très honorable chef du Gouvernement et aux membres du cabinet. Assurément, monsieur l'Orateur, nos honorables adversaires ne pensent pas que le très honorable chef du Gouvernement soit déloyal. Je ne crois pas que les députés qui sont partisans du Gouvernement soient déloyaux. Depuis que j'ai l'honneur de siéger ici je n'ai entendu exprimer aucun sentiment de déloyauté par un député ni je n'ai vu un sentiment pareil se faire jour. Je sais que les partisans du Gouvernement sont loyaux et je sais que chacun des membres de l'opposition est loyal. Je crois que nous avons dans le chef du Gouvernement un homme aussi loyal qu'il y en a jamais eu au Canada et que c'est un grand homme d'Etat. Je crois que nous avons dans l'honorable chef de l'opposition un personnage d'une moralité et d'une honnêteté des plus élevées et j'estime que c'est un homme loyal. Je dis donc qu'il est au-dessous de la dignité d'un député de la Chambre d'exprimer des sentiments qui tendent à attaquer la loyauté d'aucun de nos collègues. Je suis loyal, je suis le petit-fils d'un loyaliste. Je dirai plus, je suis un impérialiste. Je l'affirme parce que j'ai entendu un grand nombre de députés déclarer n'être pas impérialistes. On a aussi affirmé ici—et je n'aurais jamais cru qu'on l'aurait dit au Parlement—que le très honorable chef du Gouvernement était opposé à l'envoi de soldats au Sud-Africain. Si le Gouvernement de l'époque n'avait pas obéi au sentiment public en envoyant des troupes au Sud-Africain, pour moi, comme pour tout citoyen des Provinces maritimes, le Gouvernement n'aurait pas eu un seul partisan. Mais, je ne peux pas admettre qu'il y ait eu aucune hésitation à ce sujet de la part du très honorable chef du Gouvernement. Je constate que le très honorable premier ministre est parti le 7 octobre pour Chicago et qu'il en est revenu le 12.

L'ultimatum des Boers a été lancé le 9 octobre et rejeté le 10; la guerre a été déclarée le 11. C'est le 12 octobre, que sir Wilfrid Laurier déclara qu'il enverrait un contingent dans le Sud-Africain, même si son Gouvernement devait être renversé à la suite de cette déclaration. Puis, le 13 octobre un décret ministériel ordonne l'envoi d'un contingent, et je dois dire à l'éloge du département de la Milice, que ce contingent a été recruté, équipé et expédié en très peu de temps. A cette époque aucun des régiments réguliers, qui sont censés être prêts à entrer en campagne, n'aurait pu être prêts à partir en moins de temps qu'il n'en a fallu pour recruter, armer, équiper et embarquer ce contingent.

Les honorables députés de l'opposition qui parlent tant de leur ardent loyalisme n'ont pas dû oublier ce que disait M. Bourassa dans cette Chambre en 1896. Il est aujourd'hui, pour ainsi dire, le Moïse du parti conservateur dans la province de Québec. Or, voici ce qu'il disait en 1906:

> Mon attitude concernant la guerre du Sud-Africain fut celle de sir John Macdonald, en 1885, quand il refusa aux autorités anglaises l'autorisation de recruter des soldats au Canada, pour l'armée anglaise au Soudan.

Je demande aux honorables députés de la gauche de bien peser ces paroles et de nous dire ce qu'ils en pensent. Quels cris n'auraient-ils pas poussés, si un libéral avait agi ainsi! Bien que les conservateurs du temps n'aient pas protesté, j'aime à croire que ceux qui siègent aujourd'hui dans cette Chambre n'approuveraient pas une pareille conduite de la part de leur chef.

Le député de l'opposition qui se déclarerait aujourd'hui en faveur d'une semblable politique serait chassé du parti. Pour ce qui est du parti libéral, j'en suis certain. Mais permettez-moi, de continuer à citer M. Bourassa:

> Mon attitude sur cette question fut celle de sir Charles Tupper en 1893, quand il déclarait à Winnipeg que l'idée de baser une union plus intime entre la Grande-Bretagne et ses colonies sur le principe de l'unité de défense de l'empire était fausse, que le Canada avait fait tout ce qu'il pouvait faire, tout ce qu'on pouvait exiger de lui pour la défense impériale, quand il avait fortifié son propre territoire et développé ses ressources en construisant des chemins de fer dans le Nord-Ouest et en donnant aux troupes anglaises des communications entre l'Angleterre et l'Asie.

M. MEIGHEN: L'honorable député se porte-t-il garant de l'exactitude des avancés de M. Bourassa?

M. HUGH H. McLEAN: Il n'y a aucun doute que ces avancés sont exacts; s'ils ne le sont pas, pourquoi personne, du côté de l'opposition, ne les a-t-il niés dans le temps? Ces choses ont été dites en plein Parlement, elles sont dans les débats et n'ont jamais été contredites. J'ai d'ailleurs fait des recherches et j'ai constaté qu'elles sont absolument fondées. Je défie qui que ce soit de dire que les paroles de M. Bourassa concernant l'attitude de sir John Macdonald, en 1885, soient erronées.

M. GEORGE TAYLOR: M. Bourassa était à cette époque le Moïse du grand parti libéral, n'est-ce pas?

M. McLEAN: Il n'était pas assez loyal pour nous; nous vous l'avons donné. Il manquait de loyalisme en refusant d'envoyer des troupes dans le Sud-Africain, et nous l'avons passé à nos adversaires.

Mais pourquoi invoquer des arguments aussi futiles? Tout le monde sait que sir John Macdonald était dévoué à l'empire; tout le monde sait que sir Charles Tupper est un loyaliste—un ultra-loyaliste. Le loyalisme de l'honorable chef du Gouvernement ne fait de doute pour personne; ses collègues et ses partisans ont tout autant de loyalisme que les membres de la gauche. Peut-on douter qu'en cas de nécessité, si l'Angleterre avait besoin de notre aide, un seul député ministériel hésiterait à la donner?

M. COWAN: Que mon honorable ami me permette une question. L'indépendance est-elle le but de ses aspirations?

M. H. H. McLEAN: Non. Mon arrière grand-père a combattu avec les loyalistes, et quand l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes) a reproché à ces derniers les sacrifices qu'ils ont faits en combattant pour leur roi et en venant se fixer ici au lieu de servir sous un autre drapeau, je dis que c'est une question tout à fait étrangère à celle qui nous occupe, mais que j'aimerais à discuter avec lui, en une autre circonstance. Le drapeau anglais me suffit, monsieur l'Orateur, comme il a suffi à mon aïeul et j'espère vivre et mourir à l'ombre de ses plis.

Maintenant, je désire dire un mot de la résolution du 29 mars, et je tiens à déclarer qu'à titre de nouveau venu dans cette Chambre, j'ai été fier de l'attitude prise par le premier ministre et l'honorable chef de l'opposition, quand ils se sont donné la main pour la défense de l'empire et se sont entendus sur une résolution par laquelle le Canada se déclarait prêt à offrir un secours naval à l'Angleterre. J'écoutais avec une légitime fierté l'honorable chef de l'opposition, quand il parlait à Londres, le premier juillet dernier. Lorsqu'il a déclaré que les sentiments exprimés dans cette résolution du 29 mars étaient les siens, et qu'il espérait que le Canada aurait bientôt une marine de guerre à lui, de frénétiques applaudissements couvrirent ses paroles. Tous ceux qu'on rencontrait alors en Angleterre se disaient enchantés de savoir que le Canada se disposait à construire une flotte canadienne. J'ai aussi écouté avec un vif plaisir le discours prononcé par le chef de l'opposition le 12 janvier dernier. Il disait ce jour-là:

> Nous n'avons pas de Dreadnought de prêt; nous n'avons pas de flotte à notre disposition. Mais nous possédons les ressources nécessaires et le patriotisme qu'il faut pour fournir une unité de combat ou tout au moins un Dreadnought sans le moindre délai inutile.

Je suis de son avis quant à l'unité de combat. C'est très beau de la part du Gouvernement d'offrir des croiseurs, mais, pour ma part, je voudrais qu'on fît quelque chose de plus, et qu'on ajoutât un ou deux navires du type "Indomitable."

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. H. H. McLEAN: Je crains que ce qui me reste à ajouter ne plaise pas autant à mes honorables amis, qui s'écrient: "Très bien! très bien!" Je voudrais que le Canada donnât le plus grand secours possible à l'Angleterre. Si je demande une unité, c'est qu'un Indomitable vaudrait mieux que cinq croiseurs sans Indomitable. Quoi qu'il en soit, je consens à suivre l'avis de l'amirauté et j'espère qu'avant longtemps nous aurons un Indomitable et des croiseurs de première classe.

Mais voyons d'abord, ce que propose le bill. Nous construirons, en premier lieu, quatre Bristol du modèle le plus perfectionné. Il est vrai qu'aucun de ces types n'a encore été mis en service. Le premier Bristol sera mis en service cette année. Il aura une vitesse de 27 nœuds, portera dix canons de 4 pouces, deux de 6 pouces et trois tubes de lancement. Comme croiseur, il ne sera guère supérieur aux navires de ce type.

Les contre torpilleurs seront aussi du modèle le plus perfectionné. Si on excepte les croiseurs cuirassés du type de l'"Indomitable", un Bristol peut lutter contre n'importe quel navire qu'il rencontrera. En cas de guerre, il est certain que l'Allemagne armerait des corsaires. Sir Charles Beresford, dont personne ne niera la compétence, a déclaré que tous les irréguliers allemands portent dans leurs soutes des canons qui peuvent être mis en position, au besoin. Je répète qu'avec des croiseurs rapides, nous pourrions aisément tenir contre toute espèce de navires, sauf ceux du type de l'"Indomitable".

Quant à la proposition de l'honorable chef de l'opposition de donner à l'amirauté l'argent nécessaire pour construire un navire du type de l' "Indomitable," elle ne me sourit guère.

Voici en quels termes il s'exprime:

> Laissant à l'amirauté la latitude complète de dépenser cette somme à tels moments et pour telles fins de défense navale qui, à son avis, pourront le mieux contribuer à augmenter la force unie de l'empire, et à en assurer la paix et la sécurité.

J'espère que les honorables membres de la gauche n'approuveront pas une pareille politique. Je trouve peu courageux d'offrir ainsi notre argent, sans nos hommes, et de ne pas avoir de navires pour prendre part à la lutte. Si nous n'avons pas de navires canadiens, montés par des équipages canadiens; si nous nous contentons de donner de l'argent dont l'amirauté pourra disposer à sa guise, nous n'aurons pas dans notre contribution à la marine impériale cet intérêt immédiat que nous y porterions autrement.

Il est indiscutable que l'amirauté est incapable de fournir l'armement et les canons à plus de huit Dreadnought dans

une seule année. On a prétendu que l'Allemagne ne pouvait pas fournir les plaques de blindage et les canons pour plus de quatre Dreadnought par année. La capacité des usines Krupp a été plus que doublée, et ces usines peuvent maintenant blinder et armer huit de ces navires dans un an. Aussi, puisque mon honorable ami parle de donner de l'argent à l'Angleterre pour construire des Dreadnought, qu'il me permette de lui dire que le programme actuel de l'amirauté comprend huit Dreadnought et que pour construire, blinder et armer ces navires, il faudra mettre à contribution toutes les ressources des chantiers et des usines de l'Angleterre. L'amirauté en serait donc réduite à garder notre argent. Quel est l'avis de l'amirauté sur ce point? A la page 23, on trouve:

Il fut représenté par l'amirauté qu'il serait difficile de faire quelques propositions ou de formuler quelques plans sans savoir approximativement la somme d'argent que le Canada dépenserait. Les représentants canadiens suggérèrent alors qu'il pourrait être présenté deux plans; l'un entraînant une dépense annuelle de £400,000 et l'autre, une dépense de £600,000, omettant, dans les deux cas, le coût du présent service des pêcheries et des levers hydrographiques, mais comprenant l'entretien des arseneaux de marine d'Halifax et d'Esquimault, et le service télégraphique sans fil évalués à environ £50,000 par année.

Et ensuite:

Prenant d'abord le plan de la dépense de £600,000, l'amirauté suggère, après discussion, que le Parlement canadien pourrait créer une flotte de croiseurs et de contre-torpilleurs comprenant quatre croiseurs de la classe perfectionnée "Bristol", un croiseur de la classe "Boadicea" et six contre-torpilleurs de la classe perfectionnée "River". Relativement aux sous-marins, il serait sage de différer leur construction, parce qu'ils exigent un équipage très bien dressé et spécialisé.

Telle est l'opinion de l'amirauté sur les cuirassés. Parmi ceux qui m'entendent, ou parmi ceux qui ont étudié la question, y en a-t-il un seul qui approuverait l'idée qu'on prête à l'amirauté, au cas où le Canada déciderait d'offrir une unité de flotte, de la placer sur les côtes du Pacifique?

M. SAMUEL SHARPE: L'amirauté nous a-t-elle conseillé cela?

M. H. H. McLEAN: Elle le voulait; quand la question fut débattue, elle a dit: "Fournissez-moi les croiseurs les plus rapides, des navires pour aller à la découverte de l'ennemi: des contre-torpilleurs; placez-en un certain nombre dans le Pacifique et le reste dans l'Atlantique, parce que je reconnais que cela vaudrait mieux pour le Canada avec son double littoral que de fournir un type uniforme." J'ai déjà dit, et je le répète aujourd'hui, personnellement—bien que je puisse me montrer extravagant sous ce rapport—je serais en faveur d'une unité complète pour l'Atlantique, puis, lorsque nos ressources nous le permettront, j'approuverais l'achat d'un navire de guerre du type de l'"Indomitable" pour le Pacifique. C'est une éventualité qui, je crois, se produira. Dans ce cas, nous aurons les hommes voulus pour prendre du service sur ces navires-là. S'imagine-t-on que le Canada va construire un navire de guerre du type de l'"Indomitable" pour le faire diriger et manœuvrer par des Anglais dont on louerait les services pour combattre à notre place. Nous aurons un vaisseau-école où nous installerons, pour les instruire, nos jeunes gens. Après trois ou quatre ans, ces derniers auront tout l'entraînement voulu pour former partie de l'équipage d'un navire de guerre de première classe. Nous aurons donc un navire canadien, monté par des marins canadiens, et qui pourraient eux-mêmes, en cas de guerre, combattre à bord de ce navire. Voilà la politique que je voudrais voir adoptée; c'est aussi celle qui sera appliquée, je l'espère. Qu'on me permette d'appeler l'attention de la Chambre sur une lettre qu'écrivait au "Times" M. Macauley, autorité dans les questions relatives à la marine. Il indique d'une façon très plausible les raisons pour lesquelles il ne serait pas opportun d'établir dans l'océan Pacifique une unité de flottes destinées à la guerre. Il dit:

Une croisière de 14,000 milles occasionnerait, certes, des dépenses énormes et un entraînement très "intermittent" surtout en ce qui se rapporte aux vaisseaux qui se trouveraient à chacune des deux extrémités. La méthode que vous proposez aurait de meilleurs résultats si on l'appliquait à la flotte navale du Canada dans l'Atlantique que dans le Pacifique:

Il dit encore:

Le port britannique le plus près offrant quelque avantage pour la côte occidentale du Canada se trouve éloigné de 5,000 ou 6,000 milles. Seuls peuvent traverser cette distance les plus gros navires de guerre (croiseurs ou cuirassés) et encore à une vitesse très restreinte.....La fusion de la flotte canadienne avec le reste de la force navale, en temps de guerre, dépendrait entièrement des seules puissances qui, depuis tant d'années, du moins, ont pu menacer notre littoral du Pacifique. En cas de guerre avec les Etats-Unis, une flotte canadienne disposée comme vous conseillez de le faire, se trouverait complètement isolée. Dans le cas d'une guerre avec une puissance de l'Asie orientale, la défense navale du littoral de l'ouest de l'Amérique du Nord pourrait être soutenue par une flotte qui opérerait de Singapore et de Hong Kong.

Si les opinions de M. Macauley, pour les raisons que j'ai indiquées, doivent s'imposer au jugement des honorables députés qui nous écoutent, ces derniers en feront ce qu'ils voudront; quant à moi, j'en fais grand cas.

Je veux citer maintenant l'une des autorités les plus estimées de l'Angleterre sur ce qui se rapporte à l'amirauté, et surtout sur cette question de croiseurs. Cet

homme a publié un article dans le " Fortnightly Review " du mois de mai 1908 dans lequel il disait:

Je suis en faveur que l'Inde et les colonies possèdent leur propre vedettes, leurs propres contre-torpilleurs et leurs propres sous-marins, car il serait hors de question qu'on envoyât ces types de petits navires, du moment que la guerre serait déclarée, qu'importe le besoin pressant qu'on pourrait avoir de ces navires-là.

On pourrait énumérer les avantages suivants:

1. La grande utilité d'une dépense relativement légère.

2. Vu que la connaissance professionnelle requise est à peu près la même pour tous les types de navires que l'on prône ici, les officiers et les hommes recevraient un entraînement uniforme; ils pourraient prendre du service sur aucun type de navire de guerre colonial.

3. Les officiers seraient parfaitement entraînés pour devenir des experts en tel ou tel détails de la guerre navale, et ils posséderaient une connaissance parfaite de tout ce qui se rapporte au pilotage dans les eaux de leur propre territoire.

4. Si les vedettes ainsi que les contre-torpilleurs étaient pourvus de turbines et de chauffage à l'huile, cette dernière méthode de propulsion étant très simple et pouvant être facilement appliquée représenterait une amélioration pour la partie qui se trouve au-dessous du pont principal et pour ce dernier même, permettant ainsi à l'État de payer des soldes plus élevées, ce qui permettrait de compter qu'une bonne classe d'homme prendraient du service.

Voilà donc l'opinion d'un homme qui fait autorité en Angleterre dans les questions relatives à la marine; il déclare que cette politique-là doit être suivie. Il a certainement raison. Pour la protection de nos côtes, les vedettes, les croiseurs et autres vaisseaux de cette classe sont les navires dont nous avons besoin. Ainsi que je l'ai déjà dit, ces navires-là pourraient lutter avantageusement contre tous autres vaisseaux, sauf les croiseurs armés ou protégés. Tel que je le faisais observer, si nous avons, en outre de tout cela, un croiseur du type de l'"Indomitable", nous nous débarrassons, en réalité, de tout danger qui pourrait nous menacer du côté de l'Allemagne en cas de guerre. Quant au littoral de l'Atlantique, par exemple, il peut être facilement protégé. Il en est de même de l'entrée du golfe Saint-Laurent et de celle du détroit de Belle-Isle qui ne mesure qu'une largeur de quarante milles. Un ou deux contre-torpilleurs pourraient garder cette entrée. L'autre se trouve au détroit de Cabot, entre le cap Ray et le cap Nord, c'est-à-dire entre le Cap-Breton et Terre-Neuve. Avec deux contre-torpilleurs ou un croiseur-vedette, il serait difficile à un vaisseau armé en guerre par des particuliers ou à tout autre navire excepté à un vaisseau d'une classe plus importante d'y passer. Puis, après avoir quitté Québec, on compte 600 milles de côtes protégées avant que le navire ait pu atteindre la haute mer. En y arrivant tel que M. Hamilton le faisait observer dans des articles très documentés qu'il a publiés dans l'"University Monthly", ce navire se trouverait relativement, du moins, hors d'attaque, car il faudrait le chercher avec autant de soin qu'il en faudrait mettre pour trouver une aiguille dans un voyage de foin.

M. H. H. McLEAN

Voyons maintenant ce qui en est pour la baie de Fundy. L'entrée ne mesure que vingt milles en largeur. Il faudra aux navires passer au large des "Muir Ledge", ils devront trouver leur route entre le roc Gannet, d'un côté, et l'île Brier, de l'autre, de sorte que l'entrée à cet endroit est tellement étroite qu'on peut facilement la garder et la protéger. J'ai donc raison de dire qu'à peu de frais, relativement—parce que Halifax est suffisamment protégé par ses canons—nous pourrions défendre notre littoral de l'Est. Nous trouvons qu'à Santiago, pendant la guerre entre l'Espagne et les Etats-Unis, quelques batteries du littoral ont été quatre ou cinq fois plus efficaces qu'elles ne l'auraient été si on s'en était servi à bord des navires de guerre. Les canons hors d'usage dont les Espagnols pouvaient se servir à Santiago ont pu résister, dans cette baie, à toute la flotte américaine. Voilà pourquoi je dis que nous pourrons faire ce que l'amirauté nous demande, c'est-à-dire protéger efficacement notre propre littoral et notre commerce, en attendant que les cuirassés anglais prennent la haute mer.

On a beaucoup parlé du péril allemand. Je puis dire que je ne partage pas l'opinion d'un grand nombre de mes amis qui siègent à la droite et qui prétendent que ce péril est un épouvantail. D'après moi, pour avoir étudié cette question, l'attitude prise par l'Allemagne est très sérieuse.

A moins que l'Angleterre n'applique, aujourd'hui, la politique qu'elle a adoptée, l'Allemagne, avant longtemps, deviendra assez puissante pour engager la lutte contre l'Angleterre au point de rendre très douteuse l'issue de ce conflit. Mais toujours est-il que l'Angleterre s'émeut aujourd'hui; l'année dernière elle a construit quatre navires de guerre et, cette année, elle en bâtira huit autres.

Je veux appeler l'attention de la Chambre sur le type des navires que l'Angleterre fait construire. On nous a parlé des Dreadnought. Un Dreadnought, c'est un navire de 17,000 tonnes de 21,000 chevaux-vapeur, muni de canons de 12 pouces. Il existe, en outre, le type dit super-Dreadnought, navire de 22,000 tonneaux avec la plus grande puissance de déplacement; on se propose d'armer quelques-uns de ces navires avec des canons de 13-5 pouces. On a déjà construit, cette année, quatre navires du plus grand type de super-Dreadnought. Qu'on me permette de rappeler que l'Angleterre cons-

truit, cette année, un croiseur dont le type sera désigné sous le nom de " Capital." Ce navire aura une force supérieure à celle de 80,000 chevaux-vapeur. Songez donc! ce navire aura une vitesse de plus de trente nœuds, et, comme tout le monde le sait, un nœud équivaut à un mille et un huitième. Ce navire sera armé de douze canons de 13-5, les plus gros canons que l'on construise actuellement. Ce navire sera également muni d'un certain nombre de canons de 10-6, et d'un certain nombre de canons de 4 pouces. Un navire de cette classe avec une force de 80,000 chevaux-vapeur ainsi armé et pouvant atteindre une vitesse considérable serait à peu près invincible.

Un autre type de navire que l'Angleterre fait maintenant construire, c'est celui qu'on désigne sous le type du "Destroyer". On l'appelle le véritable exterminateur des contre-torpilleurs. Les navires de ce type ont une vitesse qui dépasse trente-huit nœuds. Dernièrement encore le "Tartar" a établi un record de quarante nœuds et plus. Ce navire est armé de quatre canons de 4 pouces, et il a un tube de lancement.

Voici un navire capable de faire une œuvre de destruction impossible à concevoir dans un cas de guerre. Ce sont là les types les plus nouveaux. Nous nous rappelons que depuis les jours du type "Admiralty" on a agrandi tous les types des navires de guerre et ce, graduellement, jusqu'à ce qu'on en fût arrivé à celui du Dreadnought. Depuis lors, nous avons accompli des progrès encore plus sensibles sous ce rapport en recherchant un type de navire plus considérable. Le type Dreadnought" ne comportait que 17,000 tonneaux. Nous possédons aujourd'hui le type "super-Dreadnought". Et nous sommes arrivés au type du cuirassé "Capital" qui est une amélioration du type de l'"Indomitable". L'"Indomitable" est, ainsi que tous le savent, un cuirassé d'une grande vitesse. Il a récemment établi un record de vingt-neuf nœuds. Il peut maintenir une vitesse de vingt-sept nœuds. On a construit trois navires de ce type et le quatrième l'"Indefatigable", sera terminé en février. Le "Lusitania" et le "Moritania" ont été construits pour fournir une vitesse de vingt-sept nœuds. Ils peuvent transporter 40,000 tonneaux. En cas de guerre, ces navires, avec les deux Indomitable échapperaient au danger d'être capturés; ils pourraient maintenir les communications océaniques avec l'Angleterre. Nous savons que l'Angleterre, si la guerre éclatait, compterait sur ses colonies ou sur le Canada pour s'approvisionner. Sa position ressemble beaucoup à celle d'un phare qu'il faut ravitailler. Sa population ne pourrait être ainsi privée de communications avec l'étranger durant plus de trois mois. Il faut donc qu'elle assure ses communications.

On constatera donc la nécessité de ce concours que nous lui apportons, non seulement pour garantir la sûreté de notre commerce, mais encore pour tenir ouvertes nos communications avec la Grande-Bretagne en cas de guerre. A propos de l'épouvantail allemand, je ne discuterai pas le dernier projet de loi de la marine allemande. Il me suffira de faire allusion au projet de loi de 1908. Ce dernier décrétait la construction de trois navires de guerre et d'un croiseur cuirassé, et cela, chaque année, et à partir de 1912 jusqu'en 1917 la construction d'un navire de guerre et d'un croiseur cuirassé, et de 1908 à 1917 de deux croiseurs protégés et de douze contre-torpilleurs, chaque année. Nous savons qu'advenant la guerre il nous faudrait au moins autant de navires armés qu'en possède l'Allemagne, mais il faudrait à l'Angleterre plus de Dreadnought qu'à l'Allemagne. On peut appeler cela un épouvantail, ou tout ce que l'on voudra, mais ce sont là des faits qu'il faut envisager. On doit considérer aussi qu'il existe, en Allemagne, un sentiment très prononcé contre l'Angleterre. Le peuple sait, et moi-même je suis convaincu que, lorsque l'Allemagne se sentira assez forte pour entrer en lutte avec l'Angleterre, ce sera la plus grande guerre dont l'histoire ait jamais fait mention.

Inutile de fermer les yeux à la lumière et de persister à dire que le danger n'existe pas. J'espère qu'il ne se réalisera pas. J'ai confiance que l'Angleterre, maintenant complètement éveillée, sera en état, dans ce concours de vitesse, de construire des navires de premier ordre plus rapidement et en plus grand nombre que l'Allemagne.

Le programme naval de l'Allemagne est connu, et nous savons exactement ce que sera sa marine en 1917. Il n'y a pas à douter de l'exécution de ce programme. L'Allemagne a déjà donné la preuve de ce qu'elle peut faire, et il est plus que probable que ses vaisseaux seront construits avant le temps fixé. On ne peut se fier aux bonnes dispositions des Allemands. L'Allemagne est une nation pratique, elle est guerrière. Tout comme l'Angleterre, elle se montrera disposée à profiter de tous les avantages qui se présenteront. Si jamais l'Angleterre se trouvait dans une situation difficile, l'Allemagne ne tarderait pas à en tirer parti. Rien ne pourrait la retenir si elle croyait sortir victorieuse d'une guerre avec l'Angleterre. L'empereur d'Allemagne suit à la lettre la doctrine de Frédéric le Grand. Voici les maximes que celui-ci a léguées aux rois de Prusse pour leur gouverne:

Il faut s'appliquer constamment à dissimuler autant que possible ses projets et ses ambitions. La discrétion est une qualité indispensable en politique aussi bien que dans l'art de la guerre.

Il faut autant que possible susciter la jalousie entre les puissances de l'Europe et les exciter les unes contre les autres de manière à avoir l'occasion de frapper un coup quand l'occasion s'en présente.

Un des premiers principes politiques, c'est de s'efforcer de devenir l'allié de celui de ses voisins que l'on considère comme le plus dangereux. De cette manière, on est libre de ce côté, tant que dure l'alliance.

Un des orateurs qui m'ont précédé a dit que l'Allemagne aime à frapper dans l'ombre. Elle frappe quand elle croit que sa victime n'est pas prête; à preuve la Silésie, l'Autriche, le Danemark et la France. Le prétexte pourrait être une fausse dépêche, comme en 1870. L'ambition du kaiser est sans bornes; il veut dominer le continent pour arriver ensuite à étendre sa domination sur l'univers.

A ceux qui parlent des intentions pacifiques de l'Allemagne, je me permettrai de rappeler ce qui s'est passé depuis quatre ans. Trois fois en quatre ans l'Allemagne a menacé de déclarer la guerre, et deux fois ses menaces ont produit leur effet.

En 1905, elle faisait savoir à la France que la question du Maroc—pays où elle n'avait qu'un intérêt problématique—devait être soumise à une conférence internationale. M. Delcassé, ministre des affaires étrangères, refusa, mais il fut forcé de remettre son portefeuille et la France céda. Plus tard, dans la même année, l'appui de l'Angleterre permit à la France de résister aux menaces de l'Allemagne lors de l'incident de Casablanca, au Maroc. La dernière agression de l'Allemagne fut l'annexion, par l'Autriche, de deux provinces turques, la Bosnie et l'Herzégovine, sans le consentement des signataires du traité de Berlin.

L'Autriche fait partie de la triple alliance, et l'Italie joue dans cette alliance le rôle de la jambe de bois. En cas de guerre, l'Autriche serait obligée de combattre avec l'Allemagne, et ce nouveau territoire lui a été donné comme prix de son concours.

On sait aussi que pendant que le bill naval était en discussion et que le Gouvernement tentait d'en venir à une entente avec l'Allemagne, le kaiser et ses ministres refusèrent d'entrer en pourparlers. Pour toute réponse aux ouvertures de la Grande-Bretagne à l'effet de diminuer les armements, l'Allemagne augmenta le budget de sa marine et celui de son armée de terre. Ces budgets, elle les a encore augmentés depuis. Pour l'année 1910, ils s'élèvent à $312,000,000, soit un excédent de $43,000,000 sur ceux de l'année dernière. Pour la marine seulement, l'Allemagne dépensera $11,000,000 durant le prochain exercice; c'est le budget le plus considérable que l'on ait jamais eu en ce pays-là. D'après son programme et aux termes d'une loi, le gouvernement allemand est tenu de construire quatre Dreadnought par année d'ici à 1912 Voilà la politique de l'Allemagne.

M. H. H. McLEAN.

Un mot maintenant de certaine déclaration du "Times" à Paris. On me dit que c'est un homme haut placé qui ne voudrait pas avancer rien qui ne fût fondé. Voici ses paroles:

Les hommes publics remarquent que chaque fois qu'il est question de réduire les armements, soit par terre soit sur mer, que la proposition vienne du czar de Russie ou du premier ministre d'Angleterre l'Allemagne est toujours la première à refuser avec un haussement d'épaules et un gros rire teuton.

Guillaume II a entrepris de mettre fin à la suprématie navale de l'Angleterre. On entend souvent dire, je l'ai entendu moi-même, que l'Allemagne ne pourra pas construire ses navires, qu'elle ne pourra pas résister à ces énormes dépenses qui vont toujours en augmentant. Or, j'ai ici un état préparé par le ministre des Finances d'Allemagne; il y est dit que les dépenses de l'armée et de la marine de l'Allemagne sont de 18.95 marks par tête de la population, et qu'en Angleterre, elles sont de 29.23 marks, c'est-à-dire que pour son armée et sa marine l'Angleterre dépense 60 pour 100 de plus que l'Allemagne. Le fardeau militaire et naval de l'Allemagne est réparti sur un plus grand nombre. On peut se faire une idée de l'abondance de ses ressources quand on voit le professeur Conrad déclarer qu'elle pourrait prélever un revenu additonnel de £50,000,000 par année en portant la contribution indirecte au niveau de celle de l'Angleterre, sans rien changer à la contribution directe. Il suffit d'examiner cet état financier pour se rendre compte de la gravité de la situation faite à l'Angleterre, qui est la nation la plus lourdement taxée de l'univers.

Au cours du débat, quelqu'un a parlé de l'armée allemande, la plus formidable qui soit, et le ministre des Chemins de fer (M. Graham) a dit quelques mots du canal de Kiel qu'il a visité au cours de son récent voyage en Allemagne. La longueur de ce canal est de 60 milles, et on l'élargit en ce moment pour pouvoir y faire passer les navires de guerre du plus fort tonnage. L'Allemagne dépense des sommes énormes pour pouvoir transporter sa flotte de la Baltique à la mer du Nord.

Monsieur l'Orateur, quand on étudie les causes de la grandeur et de la décadence des nations, on voit que la facteur essentiel de la grandeur d'une nation est le sentiment national, c'est-à-dire un sentiment patriotique dans chaque individu et une confiance générale dans l'avenir. Ce sentiment se manifeste naturellement par l'instinct guerrier, la détermination de faire passer l'intérêt du pays avant tout, par la volonté de s'imposer des sacrifices, des privations, et même de souffrir la mort pour son pays. L'histoire n'offre pas d'exemple d'une nation qui consentît à disparaître pour avoir l'avantage de gagner

quelques sous de plus sur ses œufs ou son grain.

La doctrine trompeuse que la paix et le progrès sont synonymes et que la guerre est contraire au progrès, est à la mode depuis quelque temps. Cette doctrine est particulière à une classe de la race saxonne, mais elle recrute peu d'adhérents chez les autres peuples. Tout autour de nous, nous voyons des pays qui s'arment à outrance, guettant l'occasion de se partager notre empire; et ce sont probablement ceux qui prêchent cette doctrine pernicieuse et insensée qui leur en ouvriront la porte.

Partout où la civilisation a pénétré, elle y a été introduite par le sabre et entretenue par le christianisme. Toute nation qui s'est élevée, a frayé son chemin par l'épée et s'est maintenue à l'apogée par la force des armes. Quand une nation dépose les armes, c'est le signal de sa décadence. Voici en quels termes Ruskin s'exprime sur ce sujet:

> On parle de paix et de science, de paix et d'abondance, de paix et de civilisation; mais je constate que ce ne sont pas ces mots que la muse de l'histoire associe, mais plutôt: "paix et sensualité, paix et égoïsme, paix et mort". Bref, je constate que c'est par la guerre que toutes les grandes nations ont trouvé leur orientation véritable et leur langue, et acquis leur puissance intellectuelle; qu'elles ont prospéré dans la guerre et dégénéré dans la paix.

En un mot, ces nations ont pris naissance dans la guerre et se sont éteintes dans la paix. On voit par l'histoire que les nations suivantes se sont éteintes dans la paix: le Portugal, la Hollande, la Suède, la Grèce. Le Japon, nation née d'hier, pourrait aujourd'hui, par la seule force de ses armes, les asservir toutes les cinq. C'est ainsi que ces nations trahies par la paix doivent nous servir de guide, à nous les orgueilleux possesseurs d'un empire, au moment où cet empire se prépare à glorifier la paix contrairement à l'instinct des races guerrières. D'autres nations se sont rendu compte que le plus grand fléau de la civilisation est l'horreur de la guerre, et elles ont réagi à tout en se préparant à la guerre.

L'Allemagne, grâce à l'activité, à l'intelligence et à la prospérité de ses habitants, nous donne la preuve des avantages qu'il y a à enseigner à la jeunesse et aux adultes d'un pays le maniement des armes, à leur inculquer des habitudes de discipline, d'ordre et de propreté. C'est aujourd'hui chose admise que les femmes n'ont que du dédain pour les hommes qui ignorent l'exercice militaire.

L'Allemagne est aujourd'hui au premier rang en tout ce qui a trait à la civilisation. C'est la Chine qui nous donne la leçon la plus frappante. Voici une nation qui compte de 3,000,000,000 à 4,000,000,000 d'habitants. Ce sont, pour la plupart, d'honnêtes commerçants, des gens paisibles et inoffensifs; c'est une nation qui, d'après la constitution physique de ses habitants, leurs habitudes de travail, ses ressources naturelles, aurait dû être la dernière à provoquer des hostilités. Elle a négligé de pourvoir à sa défense de mer, et on voit aujourd'hui le résultat de sa négligence. Toutes les nations qui ont des flottes s'efforcent de démembrer la Chine pour se partager les dépouilles. Entend-on dire que certaines de ces nations sont arrêtées par des scrupules? Pas du tout. On ne s'inquiète que du partage.

Le ministre des Chemins de fer (M. Graham) nous a parlé de l'admirable système de canaux que possède l'Allemagne et de tout ce qui a surgi dans ce pays depuis dix ans. Mais maintenant que l'Angleterre a conscience du danger, nous n'avons rien à craindre; nous savons que l'Angleterre, grâce à ses ressources, a décidé de construire huit Dreadnought par année, et qu'elle ne permettra plus jamais à l'Allemagne d'avoir une flotte qui pourrait mettre la sienne en danger.

La prétention de ceux qui disent que la guerre éclatera dans un an ou deux me paraît absurde. Pas une seule autorité navale d'Angleterre n'a prétendu que l'Allemagne pouvait espérer sortir victorieuse d'une guerre avec l'Angleterre, même en 1912. Avant cette date, l'Allemagne serait certainement dans un état d'infériorité trop évident. Il ne faut pas oublier, non plus, que l'Allemagne, tout en ayant des navires, est obligée de recruter ses équipages parmi les cultivateurs. N'ayant pas de littoral étendu, elle ne possède pas de population maritime, et c'est par le service obligatoire qu'elle peut se trouver des marins.

Ils sont obligés de servir dans la marine allemande comme ils sont tenus de servir dans l'armée allemande pendant plusieurs années, et s'il n'est pas douteux qu'ils deviennent de bons marins après un certain temps, il faut néanmoins admettre que, même après la construction de ces nouveaux vaisseaux, il faudra quelques années avant que les membres de l'équipage soient formés, et avant que l'Allemagne puisse faire la guerre à l'Angleterre.

Qu'on me permette de faire observer qu'en 1912, que quelques-uns désignent comme l'année du danger, la Grande-Bretagne aura vingt-deux Dreadnought, super-Dreadnought et croiseurs du type "Dreadnought". Son programme naval de 1909 pourvoit à la construction de huit vaisseaux du type super-Dreadnought. L'annuaire de la Ligue navale démontre qu'en 1912 l'Angleterre possédera vingt-deux Dreadnought, super-Dreadnought et croiseurs, ainsi que je l'ai déjà dit.

Et voyez le perfectionnement de ces vaisseaux. Le premier Dreadnought jaugeait 17,900 tonneaux et le quatre derniers vaisseaux du type super-Dreadnought sont du port de 25,000 tonneaux. Le premier

Dreadnought avait les machines de 23,000 chevaux-vapeur, mais les super-Dreadnought sont de 45,000 chevaux-vapeur et leur vitesse est de 23 nœuds, au lieu de 22 nœuds 4/10, vitesse d'un Dreadnought. Ils porteront dix canons de 13 pouces ½ et quatorze canons de 6 pouces. Voici une brève description de ces canons:

Le canon de 16 pouces ¼.

Les principaux détails concernant le canon de 110 tonnes sont les suivants: l'âme du canon a 16 pouces ¼ de diamètre et 43 pieds ½ de longueur. Le boulet pèse 1,800 livres et il est lancé par une charge de 900 livres de poudre chocolat à combustion lente. Avec ce canon, le tir ne peut avoir lieu qu'à toutes les sept minutes et on calcule qu'on ne peut pas tirer plus de 100 coups.

Le canon de 13 pouces ½.

Le canon de 13 pouces ½ lance un boulet de 1,250 livres ayant à la bouche une vélocité de 2,016 pieds par seconde. Lorsque la charge de poudre est de 630 livres, le boulet peut percer une plaque de fer forgé de 25 pouces d'épaisseur à une distance de 3,000 verges.

Le canon de 12 pouces.

Nous arrivons ensuite au canon de 12 pouces qui, sauf diverses modifications du modèle, demeure le type actuel du canon lourd de la marine anglaise. La longueur totale de cette magnifique bouche à feu est de 617 pouces 7/10. La vitesse initiale du projectile est de 3,010 pieds-seconde, ce qui lui donne à la bouche une puissance de 53,400 pieds-tonnes; on calcule approximativement que sa portée efficace contre la moyenne des cuirassés modernes est d'environ quatre milles, et sa portée extrême est de 25,000 verges, limite à laquelle la force d'impulsion imprimée au boulet serait si faible que celui-ci serait presque inoffensif, si ce n'est à cause de son poids.

Lorsque nous nous rappelons que le dernier modèle du Dreadnought anglais est pourvu de dix de ces puissantes pièces d'artillerie, la redoutable concentration de ces vaisseaux de guerre cause de l'effarement à la seule idée des guerres navales de l'avenir.

Le canon de 10 pouces.

Le canon de 10 pouces est une arme que l'on a mise à bord de quelques-uns de nos cuirassés d'escadre, bien qu'elle n'ait jamais été très appréciée par les spécialistes en artillerie de la marine anglaise. Le modèle Vickers de cette bouche à feu très en usage dans les marines russe, italienne, japonaise et américaine pèse 34 tonnes ½; il est du calibre 45 (464 pouces 9/10, y compris la chambre) et il lance des boulets de 500 livres ayant, à la bouche, une vélocité de 3,000 pieds-seconde et une puissance de 30,900 pieds-tonne.

Le canon de 9 pouces ½.

En suivant la liste des armes primaires par ordre de grosseur, nous arrivons au canon de 9 pouces ½, qui est la plus populaire et, en son genre, la plus utile des pièces d'artillerie de la flotte anglaise. On la rencontre aussi bien à bord de nos cuirassés d'escadre qu'à bord de nos gros croiseurs et, si elle n'a pas la puissance de démolition des armes plus lourdes contre les blindages modernes, sa force remarquable de pénétration, ainsi que son tir rapide—trois coups par minute—en fait un canon d'une grande efficacité. Le modèle Woolwich, marque X, de ce type, pèse 28 tonnes sans affût, est du calibre 46.6 (total extrême 442 pouces 35/100) et son projectile a, à la bouche, une vélocité de 2,800 pieds-seconde et une puissance de 20,685 pieds-tonne. Le boulet pèse 380 livres et, à une distance de 3,000 verges, il peut traverser une plaque de fer forgé de 25 pouces d'épaisseur.

M. H. H. McLEAN.

Le canon de 7 pouces ½.

Le canon de 7 pouces ½, du modèle à fils d'acier de Vickers, pèse 16 tonnes sans l'affût est du calibre 50 (longueur extrême 386 pouces 7/10) et a une vélocité de 3,007 pieds-seconde, à la bouche, ce qui lui donne une puissance de 12,540 pieds-tonne.

Le canon de 6 pouces.

On a dit, non sans raison, que le canon de 6 pouces indique la limite extrême des catégories de canons à tir rapide, bien qu'officiellement on n'en juge pas ainsi. Mais son boulet, qui pèse 100 livres, est le plus lourd qu'un homme puisse porter, et il s'ensuit que ce canon peut lancer douze boulets par minute. En réalité, rien ne limiterait la rapidité du tir du canon de 6 pouces, si ce n'était la nécessité d'attendre que le recul se soit produit. Le dernier modèle, Elswick (1908), pèse 8 tonnes ¾, est du calibre 50 (longueur totale 315 pouces) et son boulet a, à la bouche, une vélocité remarquable de 3,050 pieds-seconde et une puissance de 6,492 pieds-tonne.

Les canons de 4 pouces 7/10 et les petits canons à tir rapide de 4 pouces.

La plus petite et la plus connue des armes navales de faibles dimensions (mosquito) est le canon de 4 pouces 7/10, immortalisé par le rôle mémorable qu'il a joué lors de la délivrance de Ladysmith. Le dernier modèle de cette arme pèse 3 tonnes 27/100, est du calibre 45 et lance un boulet de 45 livres en lui imprimant une vitesse de 2,925 pieds-seconde, à la bouche, et a une force suffisante pour qu'il traverse une plaque de fer forgé de 8 pouces ⅜ à une distance de 2,000 verges. Mais, bien qu'il ait prouvé son excellence, il a été remplacé comme canon à tir rapide par le canon de 4 pouces à fils d'acier. Celui-ci est une pièce d'artillerie d'une portée et d'une force de pénétration extraordinaire eu égard à sa grosseur. Il pèse 2,018 tonnes, sans affût et il est du calibre 50 (donnant au plus 208 pouces 45/100). Il lance un projectile de 31 livres qui a, à la bouche, une vitesse de 3,030 pieds-seconde et une puissance suffisante pour traverser une plaque de fer forgé de 10 pouces d'épaisseur. On calcule qu'il peut lancer 15 boulets par minute. Le canon de marine de 3 pouces est, rigoureusement parlant, la plus petite pièce qu'on puisse ranger à bon droit parmi les pièces d'artillerie des gros vaisseaux de guerre. Ensuite viennent de simples sarbacanes lançant des boulets de 6 livres et de 3 livres et les mitrailleuses qui font pleuvoir des balles de 1 pouce 457/1,000 et tirent 300 coups par minute. Ces armes sont destinées, en réalité, à repousser les attaques des bateaux et sont très dangereuses dans la limite où elles peuvent porter. Le dernier modèle (1908) du canon de 3 pouces mentionné plus haut est du calibre 50 (156 pouces 9/10 en tout); il pèse 19 quintaux, sans affût, et lance un projectile de 12 livres ½—15 coups par minute—dont la vitesse, à la bouche, est de 2,700 pieds-seconde,

avec une force qui lui permet de traverser une plaque en fer forgé de 9 pouces 65/100.

Les quatre super-Dreadnought et croiseurs Capital doivent être mis en chantier au mois d'avril et être armés au mois de mars 1912. Je désire citer un autre auteur, et on peut dire à bon droit que cet auteur n'a pas de parti pris. Je parle de Pulsifer qui, dans le livre de la marine des Etats-Unis (1909), donne l'état comparatif suivant des marines de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne:

Grande-Bretagne.	Nombre.	Tonneaux.
Cuirassés d'escadre (10,000 tonneaux et plus)	60	941,450
Garde-côte	..	.....
Croiseurs cuirassés	40	500,380
Cuirassés de plus de 6,000 tonneaux	18	170,250
Cuirassés de 3,000 à 6,000 tonneaux	48	214,700
Cuirassés de 1,000 à 3,000 tonneaux	24	51,675
Contre-torpilleurs	168	81,356
Torpilleurs	69	15,014
Sous-marins	67	19,078
Total	494	2,005,873

Allemagne.	Nombre.	Tonneaux.
Cuirassés d'escadre (10,000 tonneaux et plus)	32	436,424
Garde-côtes	8	32,378
Croiseurs cuirassés	12	151,693
Croiseurs de plus de 6,000 tonneaux	..	.....
Croiseurs de 3,000 à 6,000 tonneaux	26	105,293
Croiseurs de 1,000 à 3,000 tonneaux	17	37,626
Contre-torpilleurs	97	49,859
Torpilleurs	33	5,819
Sous-marins	8	1,600
Total	233	820,692

Si nous calculons le nombre et le tonnage des vaisseaux, nous constatons que l'Angleterre possède 494 vaisseaux, cuirassés d'escadre, croiseurs cuirassés, contre-torpilleurs, tous en état de service, dont le tonnage s'élève à 2,005,873 tonneaux, et que l'Allemagne en possède 233 jaugeant en tout 820,692 tonneaux. On voit donc que la marine anglaise l'emporte sur la marine allemande pour plus de deux contre un. Par conséquent, on peut dire à bon droit qu'il n'y a rien à craindre de l'Allemagne et de sa marine à l'heure qu'il est, qu'il n'y aura rien à craindre d'elle en 1912, après la construction de ces vaisseaux et qu'en 1917, l'Angleterre sera plus en mesure que jamais de tenir tête à l'Allemagne, si cela est nécessaire.

Mais, voici ce que je désire mettre en relief: le Canada, au lieu de suivre la ligne de conduite tracée par l'opposition et de se contenter de donner une somme d'argent, aura au moins 800 hommes de premier ordre, parfaitement disciplinés, à mettre à bord de ses croiseurs, en 1917. De plus, il aura sa réserve navale. Il y a, dans les Provinces maritimes, un grand nombre de pêcheurs qui vont en mer pendant l'été à bord de notre flotte et de plusieurs des embarcations de pêche de Gloucester. Ils sont à demi artisans, passent l'hiver au foyer, manient adroitement les outils et appartiennent à la meilleure classe d'hommes parmi laquelle on puisse recruter une réserve navale.

On dira peut-être: Vous ne pourrez pas les avoir; vous ne pouvez pas leur donner des gages suffisants. Eh bien, en hiver, ils passent trois mois à ne rien faire et, pendant ce temps-là nous pourrons les envoyer en croisière aux Bermudes et les exercer, si bien qu'au bout de quatre ans, ils seront parfaitement en mesure de servir à bord d'un vaisseau de guerre.

Ce sont des navigateurs éprouvés, des hommes robustes et courageux et il suffirait d'un apprentissage pour les rendre aptes à servir à bord d'un bâtiment de guerre. Si jamais l'Angleterre se trouvait dans des circonstances critiques, ne l'aiderions-nous pas mieux de cette façon qu'en lui versant aujourd'hui $20,000,000 et, comme le dit mon honorable ami (M. R. L. Borden) dans son projet de résolution, en lui permettant d'employer cette somme à sa guise. Ne vaut-il pas mieux nous pourvoir d'abord de garde-côtes du meilleur modèle ; puis dresser ce groupe nombreux de personnes et les préparer à prendre place parmi les combattants; et troisièmement nous procurer un vaisseau ou deux du type le plus amélioré?

Je me demande s'il n'est pas sage de la part du ministère de ne pas acheter dès maintenant un Indomitable. Il est juste de dire que nous devons attendre l'apparition du vaisseau de guerre le plus perfectionné, et nous pouvons l'avoir, car, lorsque le Canada fera l'acquisition d'un bâtiment de guerre, il devra se procurer le meilleur qui existe. Si un Dreadnought ou un super-Dreadnought, du port de 25,000 tonneaux ou un croiseur Capital, et filant plus de 30 nœuds à l'heure, doit être le modèle le plus perfectionné, c'est de celui-là que le Canada a besoin et c'est celui-là qu'il se procurera. Nous souhaitons que cette grande guerre n'éclate jamais, mais si elle doit éclater, il faut que nous soyons prêts. Nous aurons des marins disciplinés et des croiseurs de premier ordre. Certes, ils seront une aide plus efficace dans cette lutte formidable que le don d'une somme d'argent qui nous permettrait de nous croiser les bras en attendant que les circonstances redeviennent critiques. Assurément, ce n'est pas là ce que doivent faire ceux qui aiment le Canada et qui sont fidèles à la mère patrie.

C'est une lâcheté de notre part de nous attendre que l'Angleterre va faire nos ba-

tailles. Ce serait comme si le Canada avait dit à l'Angleterre à l'époque de la guerre sud-africaine: "Voici $50,000,000; allez et battez-vous à notre place". L'envoi de nos soldats étant la meilleure manière de montrer à l'Angleterre que nous voulions réellement l'aider, et d'une manière efficace. Quelques officiers de la marine anglaise refusent absolument de croire que nous puissions fournir des équipages nécessaires pour des bâtiments de guerre, quelque dressage que nous leur donnions. C'est la même vieille histoire que le général Hutton rabâchait quand il était ici. Je l'ai entendu un jour à un banquet dans la ville de Saint-Jean, au mois de juin, avant la déclaration de la guerre sud-africaine, dire qu'il était absurde de prétendre que des Canadiens pouvaient aller dans l'Afrique du Sud et être de quelque service dans cette guerre. "Ils ne sont pas disciplinés", disait-il. "Mais," continuait-il, "il faut de trois à cinq ans d'exercice pour discipliner suffisamment un soldat pour qu'il soit propre à aller au feu. Tout ce que le Canada pourrait faire serait d'envoyer de petits contingents pour garder les dépôts d'approvisionnements". Le juge en chef du Nouveau-Brunswick d'alors, le juge Tuck, se leva et dit simplement au général Hutton: "Vous ne savez pas ce que vous dites". Et ceux qui connaissent le juge Tuck savent quel ton il a dû donner à ses paroles. En effet, il s'est exprimé avec tant de force que le général Hutton s'est senti insulté, et il a quitté le banquet peu de temps après. Telle était l'opinion des officiers militaires anglais à cette époque, et je n'ai aucun doute que les officiers de marine anglais pensent aujourd'hui de la même manière. L'Angleterre ne veut pas de notre argent; ce que nous lui donnerions serait une simple goutte d'eau dans un seau. Ce qui lui faut ce sont des marins exercés, et c'est ce que nous nous proposons de lui donner.

J'ai entendu les discours de ceux qui disent que notre marine ne sera qu'une marine de fer-blanc. Que veulent dire ces honorables députés lorsqu'ils parlent ainsi? Il y a une chose certaine, c'est qu'ils n'ont jamais réfléchi, qu'ils n'ont jamais songé quels marins nous nous proposons de mettre à bord de ces navires. Il n'y a pas un homme marquant qui osera dire que les équipages que nous aurons sur ces navires ne seront pas les meilleurs que l'Angleterre puisse avoir. En peu d'années, non seulement ils auront acquis toutes les qualités d'efficacité requises, mais le Canada sera fier d'être représenté par eux en temps de guerre.

Voyons maintenant quel genre de navires nous nous proposons d'avoir. Il y a d'abord le "Bristol" qui est un nouveau type. Il n'y en a pas encore en service; mais on s'attend qu'il y en aura un au mois de juillet. Son armement a été gardé bien

secret; mais nous savons par la ligue navale annuelle qu'il a un tirant de 15 pouces, des machines à turbines de 22,000 ch.-v.;, que sa vitesse sera de 25 à 27 nœuds, et qu'il portera deux canons à tir rapide de 6 pouces, et dix canons à tir rapide de 4 pouces.

Le "Bristol" a été lancé en 1909 et sera terminé en 1910. On a ordonné, en novembre dernier, la construction de quatre autres navires du même type, et ces navires devront être livrés en juillet et août 1911. On construit aussi quatre navires du type "Boadicea"—le "Boadicea", le "Bellona", la "Blanche", et la "Blonde". Le "Boadicea" est déjà en service. Sa construction a été commencée en juillet 1907 et il a été appareillé en juillet 1909. A son premier voyage d'essai, il a atteint une vitesse de 27 nœuds 9-10. Sa longueur est de 385 pieds, sa largeur 41.6, son tirant, 13 pieds ½ et son tonnage de 3,360 tonneaux. Ce sera un excellent navire pour faire des croisières, un des meilleurs navires que l'on pût construire. Il a des machines du système Parson, de 18,000 ch.-v. Il a coûté £234,000. L'équipage se composera de 263 officiers et matelots. Nos honorables amis de l'opposition n'ont rien pu trouver à redire au type du Bristol et au type Boadicea, les meilleurs et les plus forts croiseurs qu'ait jamais possédé la marine anglaise; et lorsque nous commençons par cinq des meilleurs croiseurs possibles, et six des derniers types de contre-torpilleurs, c'est là certainement un très bon commencement. Naturellement plusieurs d'entre nous voudraient que le Gouvernement allât un peu plus vite; mais le Gouvernement mérite des félicitations, car c'est la première fois qu'un gouvernement au Canada ait jamais fait quelque chose dans cette direction. C'est la première fois que le Canada aura une marine digne de ce nom. C'est la première fois que nos nombreux marins, qui sont la première base d'une marine, seront dressés pour faire la guerre. Nous avons notre milice de terre et nous connaissons ses bonnes qualités, et à l'avenir nous aurons notre marine qui sera aussi bonne que celle d'aucun pays au monde.

On a parlé des contre-torpilleurs — de ceux connus sous le nom de contre-torpilleurs des rivières. Ce sont de beaux navires puissants de 500 à 550 tonneaux, ayant une vitesse de 25 nœuds ½ portant un armement supérieur. Et ils seront très efficaces pour garder l'entrée du golfe, le détroit de Belle-Isle et le détroit de Fundy. On ne peut trouver de meilleurs navires pour la défense de nos côtes que ceux que le Gouvernement veut avoir.

Lord Tweedmouth disait à la conférence navale de 1907:

Nous avons les plus beaux navires, les meilleurs canons et l'armement le plus complet, mais si l'équipage n'est pas bien dressé, vos

canons, votre armement et vos navires seront absolument inutiles.

L'histoire de notre marine montre que l'esprit de sacrifice et l'endurance des marins anglais sont sans égaux, et nous croyons avoir atteint le degré le plus élevé d'efficacité connu dans l'histoire de notre pays.

Je dis que nous possédons ces hommes sur nos côtes, nous sommes riches en marins de ce genre, et avec un bon dressage ils deviendront aussi habiles qu'aucun matelot anglais.

Naturellement nous savons que des bâtiments de guerre demandent des spécialistes bien exercés, tels que des canonniers, des ingénieurs, des télégraphistes, pour la télégraphie sans fil, et des hommes pour les signaux. Mais à l'exception des ingénieurs tous ces hommes peuvent être bien dressés en cinq ans. Bien que nos jeunes gens aient les aptitudes nécessaires, nous pouvons avoir des officiers anglais, et en cinq ans, nous aurons à bord de ces navires un équipage de marins canadiens bien exercés.

Il est bon d'appeler l'attention de la Chambre sur le commerce maritime du Canada, au sujet duquel j'ai ici quelques chiffres. Pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908, voici quelles ont été nos exportations de produits domestiques:

En Angleterre..	$126,000,000
Dans le reste de l'empire..	13,000,000
Aux Etats-Unis..	90,000,000
Autres pays étrangers..	17,000,000
Total..	246,000,000

En d'autres termes:

Total sur mer..	$156,000,000
Commerce sur terre..	90,000,000

De sorte que 63 p. 100 de notre commerce est maritime. Si nous devions inclure la proportion du commerce que nous faisons avec les Etats-Unis par les vaisseaux de cabotage sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, il est évident que les deux tiers au moins de tout notre commerce avec l'étranger est océanique.

Je lis dans le " London Times " un discours prononcé par M. Smithers, président de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc. Parlant des ressources du Canada, il a dit:

Le Canada a aujourd'hui 24,100 milles de chemins de fer, ce qui donne 1,000 milles de plus que les chemins de fer d'Angleterre et d'Irlande. La récolte de blé dans l'Ouest canadien, l'année dernière, a dépassé toutes les précédentes; elle s'est élevée à 144,000,000 de boisseaux, contre 64,000,000 de boisseaux en 1905, et ce qui est très remarquable est la rapidité de l'accroissement de la récolte du blé dans la Saskatchewan. Si nous prenons les chiffres des récoltes dans tout le Canada, celle du blé s'est élevée de 84,000,000 de boisseaux en 1901 à 168,000,000 en 1909; celle de l'avoine de 122,000,000 de boisseaux en 1901 à 355,000,000 en 1909; celle de l'orge de 24,000,000 en 1901 à 57,000,000 en 1909. On a calculé que la valeur en argent du blé seulement pour les cultivateurs des trois provinces de l'Ouest en 1909 s'élevait à $106,000,000. D'après le président de la Canadian Bank of Commerce, le chiffre total des affaires des quatorze chambres de compensation du Canada pour l'année 1909 a été de 5,204 millions de dollars, contre 4,142 millions de dollars en 1908. La valeur totale de tous les numéros produits en 1908, d'après le rapport préliminaire du Gouvernement a été de 87,000,000 de dollars. Il laissa à l'imagination de ses auditeurs de calculer la valeur du bois, des bestiaux, des produits de la laiterie, des fruits et du poisson.

En cas de guerre nous serions alors en état de fournir à l'Angleterre toutes les provisions de bouche dont elle aurait besoin, et avec l'aide de ces croiseurs nous pourrions garder et protéger nos côtes. Quelle grande panique n'y aurait-il pas si notre commerce avec l'Angleterre venait à être interrompu! Nous savons qu'à l'époque de la guerre espagnole, quelques vaisseaux seulement—de vieux vaisseaux—créèrent une panique, et nous savons qu'à moins que l'Angleterre ne puisse nous envoyer des vaisseaux pour protéger nos côtes, un simple corsaire ou un navire marchand pourrait paralyser tout notre commerce.

Je veux aussi appeler l'attention de la Chambre sur notre marine marchande. La Grande-Bretagne vient aujourd'hui en tête des marines du monde avec 12,000,000 de tonneaux, l'Allemagne vient en second lieu, les Etats-Unis en troisième, et le Canada neuvième. Mais avec 70,000 tonneaux de plus, le Canada pourrait dépasser l'Italie et arriver même en sixième classe.

On a critiqué le projet de construire ces navires au Canada. Or, il me semble que c'est la meilleure chose que le Gouvernement pourrait faire. C'est irritant d'entendre dire que nous ne sommes pas capables de construire des navires. Nous avons fait venir des ouvriers expérimentés des autres pays, lorsque nous avons fondé nos manufactures, et le Canada, au temps passé des navires en bois, a pu construire les meilleurs navires au monde. L'Ecosse n'était pas capable de soutenir notre concurrence. Nous savons que le bâtiment le plus rapide qui ait jamais été construit est sorti d'un chantier de Saint-Jean, le "Marco Polo", et aujourd'hui que l'acier a pris la place du bois, nous savons que nous avons toute la matière première nécessaire pour construire des navires en fer; tout ce qu'il faut, c'est l'outillage et des mécaniciens renseignés. Naturellement, il est impossible à un particulier aujourd'hui d'établir des chantiers suffisamment grands, mais en examinant les registres de la marine, je vois que près de 600 bateaux à vapeur qui sont inscrits sur ces registres ont été construits en dehors du Canada et que très peu ont été construits ici. Prenons une seule maison de Saint-Jean, William Thompson et Compagnie; cette maison possède quatorze steamers océaniques en fer, construits de l'autre côté de l'océan. Mais, en réponse à ces grognards qui dénigrent nos capacités, je veux rappeler l'exemple

de l'Allemagne et celui du Japon. Il y a dix-huit ans, ce dernier n'avait pas un bâtiment en acier. Mais il a commencé à construire sa marine; il a fait venir de grands constructeurs d'Ecosse et a établi un chantier. Aujourd'hui, le Japon ne construit pas seulement ses propres navires de guerre, mais aussi ses navires marchands, et il les construit si rapidement qu'il tient aujourd'hui le huitième rang parmi les nations maritimes. L'exemple de l'Allemagne est encore plus frappant. Le premier navire transatlantique construit dans un chantier allemand l'a été en 1887. Aujourd'hui, l'Allemagne construit non seulement ses propres navires, mais aussi des navires pour les pays étrangers. Elle a construit, 757 navires en fer, outre quatre vaisseaux de guerre pour des nations étrangères, et cependant, il n'y a pas cinquante ans, elle vendait tous ses vieux vaisseaux à l'enchère publique.

Songez que c'est en 1887 que son premier navire fut construit, que c'est en 1898 seulement qu'elle se mit sérieusement à l'œuvre à bâtir ses propres navires en acier, et voyez où elle en est rendue aujourd'hui, voyez combien de navires d'acier elle construit maintenant. Rappelez-vous que ces chantiers de construction de l'Allemagne ont été installés par des Ecossais, mais que les Allemands ont vite appris le métier et sont désormais en état de se suffire à eux-mêmes. Songez à tout cela, et persuadez-vous bien que ce que le Japon a fait, ce que l'Allemagne a fait, ce que d'autres nations ont fait, à cet égard, nous pouvons également le faire au Canada. C'est une objection frivole, enfantine à mon sens, de prétendre que ces navires vont coûter plus cher à construire ici qu'en Angleterre, et qu'il faudra un an de plus pour y arriver. Mais n'est-ce pas déjà beaucoup que de pouvoir se dire que l'établissement d'un chantier de construction de navires d'acier au Canada, que la construction de ces onze navires de guerre chez nous, va donner le branle à l'industrie des constructions d'acier au pays, et surtout de la construction des navires en acier; que l'exploitation de ces industries va assurer de l'emploi, des salaires élevés à des milliers d'artisans dont les services sont très recherchés pour cet objet. Ce sera le point de départ de la plus grande industrie qui existe au Canada. Car nous sommes un peuple maritime. Ceux qui tirent leur subsistance de la mer, comme le font nombre de ceux qui m'entourent, savent quels énormes bénéfices assure le transport des marchandises. Ils savent qu'il ne serait guère pratique, qu'il ne serait guère patriotique au point de vue canadien, de continuer à verser de fortes sommes à des armateurs étrangers pour le transport de nos produits. Certes, étant donné le vaste chiffre de nos exportations, nous avons grand intérêt à ce que ces marchandises

M. M. M. McLEAN.

soient transportées par des navires canadiens. Un autre fait que j'ai déjà signalé, c'est que plus de 600 vapeurs inscrits ont été construits hors frontières. Puis, il faut tenir compte de cet autre fait qui a vivement frappé mon esprit, que les neuf dixièmes de la dépense occasionnée par la construction d'un navire d'acier consiste en salaires. On le conçoit, le minerai doit être extrait du sous-sol; il doit être fondu, et nous sommes à même de le fondre à Sydney. Puis la coque doit être construite et tout le reste. De sorte que la dépense pour les neuf dixièmes consiste en salaires, en main-d'œuvre. C'est là un fait remarquable, et qui ouvre de grandes perspectives sur ce que cette industrie comporte pour le développement du Canada. Monsieur l'Orateur, j'appelle de mes vœux le jour où nous formerons tous une grande nation, une fédération de grandes nations, une confédération capable de tenir en échec les puissances étrangères et d'exercer une influence morale dans le règlement de toutes les questions diplomatiques.

Notre grande préoccupation doit être de rester étroitement unis, parfaitement organisés et équipés, d'être en mesure d'utiliser toutes nos forces pour le plus grand avantage de la sécurité commune de la Grande-Bretagne. Canadiens, nous voulons rester libres, à l'abri du danger, et ce doit être au sein de cet empire auquel nous sommes attachés par tous les liens, auquel il est de notre devoir de nous dévouer et, pour la défense commune duquel nous devons, au besoin, nous sacrifier tout entiers. Afin de pouvoir compter en retour sur l'appui de ce puissant empire, dans le cas où on chercherait à porter atteinte à notre liberté, opposons un front compact à tout ennemi qui se présentera. Soyons prêts à contribuer pour notre part à la sécurité de notre pays, et, si l'occasion l'exige, soyons prêts à défendre le territoire. Tout homme réfléchi, ou qui s'est donné la peine de se renseigner, sait que la guerre peut éclater à tout moment. Voici les paroles d'un grand homme d'Etat, lord Dufferin:

> Rien, ni l'esprit de justice, ni les préceptes de la religion, ni les préoccupations humanitaires n'empêcheront une nation de nous attaquer à la première occasion favorable.

Et Joseph Howe, il y a quarante ans, dans son essai sur l'"Organisation de l'empire", écrivait ces paroles:

> Le maintien de la paix ne saurait être assuré que par le moyen d'une organisation et d'un armement de tout l'empire qui assurent d'avance la défaite de toute puissance étrangère qui pourrait être tentée de la rompre.

On a fait allusion à la doctrine Monroe. Qu'on me permette d'en dire un mot. Il me paraît bien qu'on a réfuté victorieusement la prétention fondée sur l'existence de cette doctrine Monroe, et que l'inanité de cette doctrine a été démontrée. Ne per-

dons pas de vue que ce serait de la lâcheté de notre part de nous placer sous l'égide des Etats-Unis, que ce serait de la lâcheté de nous abstenir de pourvoir à notre protection et de prier le gouvernement des Etats-Unis d'éloigner de nos bords les gens mal intentionnés qui voudraient nous attaquer. Il n'est pas très certain que les Etats-Unis soient en état de nous défendre. Mais, au reste, qu'exigeraient-ils en retour? Il nous faudrait renoncer à notre indépendance. Il nous faudrait nous annexer aux Etats-Unis et supporter une partie des énormes dépenses qu'ils s'imposent. Nos provinces ne retireraient plus les subventions qu'elles retirent aujourd'hui; nos industries et nos manufactures cesseraient de prospérer, et on nous enlèverait peut-être toutes nos matières premières pour les transformer là-bas. C'est probablement ce que nous coûterait son intervention.

Nous n'avons guère à nous féliciter du traitement dont nous avons été l'objet jusqu'ici de la part des Etats-Unis. En 1775, nous avons eu des démêlés avec eux; les Américains ont envahi le Canada; en 1812, nouvelle invasion. Puis, nous avons eu les incursions féniennes, et des énormes sommes que nous avons dû débourser pour la défense du Canada, pas un seul dollar ne nous a été restitué par les Etats-Unis. Puis s'est produite l'affaire du Trent; l'affaire du Nouveau-Brunswick, la guerre d'Aristook, alors que nos amis de la Nouvelle-Ecosse nous offrirent un renfort de 10,000 hommes. Ces choses sont oubliées aujourd'hui, mais l'indignation a été très vive dans le temps. Il s'agissait d'un tout petit coin du pays qu'ils auraient voulu nous enlever. Il y a eu aussi l'affaire du Vénézuéla.

Vers le 1er janvier 1906, le président Cleveland publia son message touchant le différend qui avait éclaté entre la Grande-Bretagne et le Vénézuéla. Ce document était rédigé dans les termes les plus hostiles, les plus insultants. Entre peuples européens, ce message aurait été regardé comme une déclaration de guerre. Il reçut l'approbation des Etats-Unis, dans leur ensemble. De 42 états sur 45, des messages d'approbation furent adressés au président Cleveland, avec offres de service de la part de leurs milices devant être utilisées pour l'invasion du Canada. Cela nous montre ce qu'il y aurait à attendre des Etats-Unis, si nous étions poussés au pied du mur. Mais il faut espérer que nous réussirons à vivre en paix avec ce pays. Et nous réussirons sans doute à vivre en paix et en bonne intelligence avec les Etats-Unis, tant que nous saurons nous respecter et leur prouver que nous sommes en mesure de nous défendre.

Je ne me range nullement à l'avis de ceux qui pensent que si les Etats-Unis entreprenaient d'envahir le Canada, ils auraient une tâche facile. Par le passé, avec une population inférieure à celle d'aujourd'hui, nous avons réussi à défendre notre pays dans chaque invasion et à repousser les armées des Etats-Unis dans chaque combat qui s'est engagé. Si je rappelle ces faits, ce n'est ni dans un esprit de provocation envers les Etats-Unis ni par un sentiment de vaine gloire; mais il n'est que juste de dire que depuis 1785, chaque invasion du Canada a été provoquée par un esprit d'hostilité inexcusable chez les Etats-Unis et sans qu'il y eût de notre faute. Mais il importe de vivre en paix avec les Etats-Unis; c'est là notre sincère désir. Jamais, par le passé, nous n'avons agi de manière à blesser les Etats-Unis et nous n'entendons nullement froisser leurs susceptibilités, à l'avenir.

Nous comptons bien vivre en parfaite intelligence avec eux, comme le doivent faire de bons voisins. Mais je le répète, si les Etats-Unis tentaient une nouvelle invasion du pays, ils apprendraient que nous sommes de taille à faire la lutte, à l'instar de nos pères, et que nous pouvons défendre avec succès notre pays.

Permettez-moi donc, en terminant, de vous inviter à concourir à l'établissement d'une marine de guerre canadienne, et alors nous pourrons citer, à bon droit, ces vers de Kipling:

Carry the word to my sisters,
To the Queens of the East and the South,
I have proved faith in the heritage
By more than word of mouth.
They that are wise may follow
Ere the world's war trumpet blows,
But I, I am first in the battle,
Said Our Lady of the Snows.

M. ANDREW BRODER (Dundas): Je n'avais pas l'intention de prendre part au débat, à cette heure tardive, mais il me répugne de donner mon suffrage, sans présenter, au préalable, une courte observation sur une question de si haute importance pour le pays.

Je n'ai pas l'intention d'adresser de critique au discours que vient de prononcer mon honorable collègue; car, en vérité, cette harangue aurait parfaitement sonné dans la bouche d'un député de la gauche. Ceux de ses collègues de droite qui ont parlé avec légèreté et d'un ton badin de ce qu'on peut considérer comme une crise, ont reçu leur réponse de la bouche même de l'honorable député. Il faut réellement décerner à notre collègue un brevet de bravoure. Tout dans son discours et dans son éducation trahit chez lui la combativité, et certes il lui a fallu une assez forte dose de courage pour appliquer au lutteur du cabinet, au ministre de la Milice, l'épithète de lâche. Au dire du ministre de la Milice, la doctrine Munroe nous intéresse fortement; elle constitue une puissante protection pour nous et l'honorable député (M. H. H. McLean) dit que c'est une lâcheté que d'affirmer pareille chose. Il y a réellement de la

combativité chez lui. Il ne se range pas à l'avis de ceux qui prétendent que le coût des constructions navales sera plus élevé au Canada. A qui peut-on attribuer la paternité de cette affirmation?. Le premier ministre, le chef de l'honorable député, est le premier qui ait affirmé cela devant la Chambre; il a déclaré que le coût des constructions navales au Canada serait de 30 p. 100 ou d'un tiers plus élevé qu'en Angleterre. A mon avis, mon honorable collègue peut figurer à bon droit parmi les sincères critiques de la gauche.

Ce n'est pas avec de longs discours qu'on peut créer une marine de guerre. Ces longues harangues tendent plutôt à retarder la réalisation de ce projet; mais on a formulé ici force affirmations auxquelles je ne saurais souscrire. On s'est fortement élevé contre la tendance au militarisme qu'on chercherait à implanter au pays. Une marine est précisément l'opposé du militarisme, et si vous consultez l'histoire, elle vous apprendra que la bataille de Trafalgar a entravé la plus grande organisation militaire que le monde ait jamais vue. Qu'a déclaré Pitt? Que l'Angleterre s'était sauvée par ses propres efforts et que par son exemple, elle voulait sauver l'Europe.

On veut, prétend-on, construire cette flotte au Canada même. C'est là un objectif digne d'approbation; mais c'est peut-être le point de vue le moins élevé auquel on puisse se placer pour solutionner ce problème. S'il existe une crise, le meilleur moyen d'y faire face, c'est d'accomplir notre devoir, quel qu'il soit. Je ne m'attarderai pas à me demander s'il existe, oui ou non, une crise; seulement, les hommes publics les plus en vue, en Angleterre, au sein des deux partis politiques, qui conservent d'ordinaire tout leur sang-froid en temps critique, ont signalé au monde l'existence d'une crise. Le Canada a donc le devoir d'aider à contrecarrer les efforts de ceux qui cherchent à mettre l'Angleterre dans cette situation critique. Prétend-on sérieusement que le projet du Gouvernement peut réellement faire face à cette crise?

Prétend-on qu'un chantier de constructions navales commencé cette année au Canada, dans le but de construire des navires de guerre, au cours des cinq ou dix années prochaines, est bien ce qui s'impose dans un moment critique? Prétend-on que si notre marine de guerre était prête demain et parfaitement outillée, elle serait d'utilité, en temps critique? Si les hostilités éclataient entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne, ce qu'à Dieu ne plaise, il se livrerait une grande bataille navale qui ne durerait guère plus de quinze à vingt jours, et alors comment notre marine canadienne viendrait-elle en aide à la Grande-Bretagne? La conséquence est que les ports anglais seraient bloqués. Que l'Angleterre soit victorieuse, et ce sont les ports allemands qui seront bloqués; et quant à la marine canadienne, elle serait aussi impuissante qu'un enfant au berceau à venir en aide à l'Angleterre, au moment critique. Que le Canada s'élève à la hauteur du devoir que lui impose son loyalisme envers l'empire, de façon à rendre à la mère patrie le service le plus utile, si réellement il existe une crise!

Nous avons entendu pérorer nombre d'orateurs, à partir du chef de l'opposition jusqu'au plus humble partisan et quel a été le refrain, la note dominante de ces discours? "Le vingtième siècle au Canada! Voyez nos inépuisables ressources! Oui, le vingtième siècle est le siècle du Canada". C'est ainsi qu'on fait naître dans l'esprit de la mère patrie les plus riants espoirs, au sujet de la coopération du Canada à l'œuvre impériale, et quand on en vient aux offres réelles de secours, à quoi tout cela se résume-t-il? Tout d'abord, c'est un refus formel, et d'où vient ce refus?

Du premier ministre lui-même. Le chef de l'opposition ayant proposé, l'autre jour, de soumettre la question au peuple, le premier ministre répondit que le peuple en avait déjà été saisi. Sous quelle forme a-t-on soumis la question au public? En 1907, au sein de la conférence impériale, le premier ministre a carrément refusé son adhésion à ce qu'il nous propose aujourd'hui. Pour qu'on ne révoque pas en doute mon affirmation, je vais citer les paroles mêmes prononcées par le premier ministre, au sein de la conférence, en réponse à la résolution proposée par un délégué de l'Afrique-sud. Je vais donner lecture de la résolution et établir que le premier ministre du Canada a carrément refusé d'y souscrire et que, par respect pour lui, on retira cette résolution. Puis en 1908, il fit appel au peuple, après ce refus, et le pays le ramena au pouvoir; le pays aurait donc approuvé ce refus. Il faut donc que le premier ministre soumette au peuple sa proposition actuelle. Ecoutons maintenant le premier ministre. Le docteur Smartt, un collègue du docteur Jameson, propose le vœu que voici:

> Que cette conférence, reconnaissant l'énorme importance des services rendus par la marine, son commerce, ainsi que la souveraine importance de conserver à cette marine toute la valeur possible, est d'avis que les nations sœurs d'outre-mer ont le devoir de prêter leur concours financier à l'entretien de cette marine, suivant le mode que pourront déterminer leurs parlements respectifs; ce concours devant prendre la forme, soit d'une allocation en argent, soit de création d'une défense navale locale ou de tous autres services, ainsi qu'il en pourra être décidé, après consultation avec l'amirauté et d'après le mode se prêtant le mieux à leur situation respective.

Ce vœu renferme la proposition dont la Chambre est aujourd'hui saisie, en un certain sens. Ecoutons la réponse du premier

ministre à ce vœu, réponse datant de deux ans et demi, à peine:

Je regrette de déclarer que, en ce qui concerne le Canada, nous ne saurions souscrire à la résolution à l'étude. Il y a nombre d'années, nous avons posé en principe que nous avions suffisamment d'œuvres à réaliser à cet égard dans notre propre pays, sans nous lier à une obligation collective. Par le passé, le Gouvernement canadien a déjà fait nombre de sacrifices à cet égard. On n'a pas bien compris notre initiative. Mais je suis bien aise que le premier lord de l'amirauté ait avoué que les œuvres que nous avons réalisées dépassent de beaucoup l'idée qu'il s'en était formée. A mon avis, il est impossible d'établir un système uniforme en pareille matière. La disproportion entre la mère patrie et les colonies est trop prononcée. Nous avons trop d'œuvres à réaliser en d'autres sens; la mère patrie n'a pas de dépenses à exécuter pour les travaux publics; au lieu que, dans les colonies et au Canada surtout, force nous est bien de demander à nos ressources tout ce qu'elles peuvent nous donner, pour le développement de notre pays; et vraiment il nous serait impossible de prêter notre concours financier ou de nous engager à effectuer plus de dépenses que nous n'en faisons aujourd'hui. Pour mon propre compte, si on met la motion aux voix, je déclare que je voterai contre.

Le refus formel du premier ministre de s'engager en ce sens, voià ce dont le peuple a été saisi. Puis, aujourd'hui, le premier ministre nous déclare que, le peuple ayant été saisi de la question, il est inutile de la lui soumettre de nouveau.

L'attitude prise par le premier ministre fait souvent l'objet des observations des députés qui s'efforcent de concilier cette attitude avec sa conduite passée; les députés de la droite le comblent d'éloges et affirment que son nom passera à la postérité la plus reculée et brillera dans les fastes de l'histoire, alors que les noms des députés de la gauche seront ensevelis dans le plus profond oubli. Eh bien! espérons que, puisque son nom sera inscrit dans les fastes de l'histoire, sa conduite paraîtra plus logique qu'aujourd'hui.

A quel titre devons-nous prendre intérêt dans la marine? Vous allez, dit-on donner $20,000,000 ou $25,000,000 à l'Angleterre et cet argent ne vous reviendra jamais. N'est-il pas juste que le Canada s'impose quelque sacrifice, en retour des services que l'Angleterre a rendus à ce pays, en nous protégeant avec sa flotte? Oh! s'écrie-t-on, nous voulons que tout cet argent se dépense au Canada. Il y a quelques années, certains députés de la droite ne tenaient guère à ce que tout se fît au Canada. Aujourd'hui, ils sont d'un tout autre avis. On s'en souvient, aux yeux de certains députés de la droite, le schelling britannique ne valait pas le dollar américain. Le lien britannique a été une protection pour notre pays et un don de vingt à vingt-cinq millions de dollars aurait un miraculeux effet sur le monde. Nous aurons pour protéger nos côtes plus de navires que nous n'en saurions construire en vingt ans. Avis serait ainsi notifié au monde entier que la mère est protégée par ses enfants, en reconnaissance des services du passé.

Nous parlons de Québec, d'Ontario, de la Nouvelle-Ecosse, etc., mais il n'y a personne dans ce pays qui soit plus intéressé et, je le crois, plus sincère dans ces désirs de maintenir le lien britannique que la population française de la province de Québec. Pourquoi? Elle comprend que le lien britannique est la continuation de la grande liberté dont elle jouit. Elle ne veut pas courir le risque d'aucun changement à ce propos. Existe-t-il pour nous un besoin de reconnaître notre obligation envers le lien britannique si vous désirez parler de cette façon? Je crois que c'est le grand lien qui nous réunit ensemble et nous donne notre sécurité, notre liberté et notre caractère de permanence. Quel est son but? La marine britannique est la plus grande force de police du monde. Elle n'implique pas une idée de militarisme. Elle signifie qu'elle a rendu impossible la continuation de la piraterie sur les mers. Elle signifie que le commerce de l'esclavage n'a pu continuer et elle signifie qu'aucun citoyen n'est aussi protégé et n'a ses droits aussi préservés que celui qui peut s'appeler un sujet britannique. Pour ces motifs, sinon pour d'autres, et il n'y a pas de motifs plus élevés et qui aient plus de valeur, le Canada devrait reconnaître les obligations qu'il doit au lien britannique et montrer qu'il est prêt, contre tout le monde, à faire son devoir envers l'empire auquel il appartient. Existe-t-il un homme dans le cœur duquel cela n'éveille pas de la fierté et du respect, de comprendre qu'il fait partie de l'empire britannique? Lord Rosebery a dit que c'était la plus grande force du siècle que le monde ait encore vue dans l'intérêt de la paix, de l'harmonie et du bien. Ne devons-nous pas donner notre secours et notre assistance, notre intelligence et nos bras, si c'est nécessaire, pour aider à maintenir cette grande force morale qui assure au Canada et à toute la population de l'empire britannique, cette paix, cette prospérité dont chacun jouit maintenant sous l'"Union Jack"?

La marine de l'Angleterre est regardée comme un des plus grands facteurs qui contribuent au maintien de la paix publique. Ne devons-nous pas en prendre notre part? C'est la question toute simple dont la Chambre doit s'occuper aujourd'hui. Nous devons avoir une marine qui doit être construite au Canada. Quand allez-vous fondre au Canada les canons avec lesquels vous armerez ces grands navires? Le ministre de la guerre a-t-il aucune idée de l'époque où nous serons capables de fondre au Canada ces canons? Vous parlez de mettre des Canadiens à bord de

ces navires et vous avez raison, mais le moyen le plus rapide de mettre des Canadiens à bord de ces navires, c'est de les mettre à bord des vaisseaux-écoles anglais sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, de les instruire et de les tenir prêts pour votre marine, quand elle sera prête à flotter. Le ministre de la Milice et d'autres honorables députés ont parlé longuement de la manœuvre de ces navires par des Canadiens. Combien y a-t-il dans notre corps permanent de la milice de Canadiens nés au pays, pouvez-vous me le dire? Le ministre de la Milice a déclaré l'autre jour qu'il n'y avait que 20 p. 100 de Canadiens d'origine et pourtant nous entendons parler beaucoup de mettre des Canadiens à bord de ces navires. Qu'a dit le très honorable premier ministre quand il a parlé de la marine et de nos qualités combatives? Il s'est tourné du côté de ses amis et il a dit: Vous n'êtes pas obligés de combattre si vous ne le désirez pas, vous devez d'abord vous engager comme volontaires. Je suppose qu'il parlait ainsi pour la province de Québec. Il est tout probable que le très honorable premier ministre et ses amis n'ont pas l'intention de combattre. Il n'y a aucun doute dans mon esprit à ce sujet, car je crois qu'il a fait cette déclaration dans l'intention bien arrêtée que l'on devait faire savoir au dehors que quelqu'un d'autre combattrait si le Gouvernement construisait une marine. Je crois que c'est ce qui arrivera.

On a parlé beaucoup de l'Allemagne et je ne vais pas déblatérer contre ce pays. Je crois que l'Allemagne est capable de se défendre elle-même. Il y a sans doute beaucoup d'activité en Allemagne dans la construction des navires, mais une grande partie de ces constructions sont destinées aux eaux intérieures et, aujourd'hui, les quatre cinquièmes de son commerce intérieur se font par eau au lieu de chemin de fer. Elle a exercé ses hommes dans les eaux intérieures, elle a procuré à sa population des transports de marchandises à bon marché et elle a donné de cette façon une grande impulsion à ses industries. L'Allemagne poursuit ainsi un but légitime. Elle a aussi en vue d'avoir des colonies dans lesquelles elle pourrait envoyer sa population qui sera protégée par le drapeau allemand et c'est une intention louable. L'Angleterre est dans le monde la grande nation colonisatrice, la seule qui ait réussi dans la colonisation et les autres nations en sont naturellement jalouses. Ces sentiments de jalousie ont pénétré jusqu'à un certain point dans la nation allemande et l'exemple donné par l'Angleterre sert de modèle légitime à l'Allemagne. Il n'y a pas de doute que l'Allemagne désire s'assurer la possession de l'embouchure du Rhin, y compris la Hollande, mais il n'y a pas de place pour la colonisation allemande en Hollande et le but de l'Allemagne est de trouver de la place pour sa population qui veut vivre sous son drapeau.

Il y a une autre question dont on n'a pas encore beaucoup parlé—et qui croirait qu'après tout ce qui a été dit depuis trois ou quatre semaines dans cette Chambre, il resterait encore un point de théologie ou d'histoire qui n'aurait pas encore été touché —mais nous n'avons pas beaucoup parlé de la situation du peuple américain au sujet de ses affaires maritimes. Quand nous entendons le Gouvernement et ses partisans parler de vaisseaux de guerre et dire qu'ils vont faire ceci et cela, je pense à quelqu'un qui était prêt à faire la guerre et qui déclarait: nous arborerons notre drapeau en dehors des murs et si l'ennemi arrive, nous nous sauverons, mais si l'ennemi ne vient pas, nous donnerons notre sang et nous mourrons pour notre pays. Les Américains sont un grand peuple, ils sont 80,000,000, ils sont remuants, énergiques, riches, ingénieux, mais quoi dire de leur marine marchande?

Si vous faites abstraction de la marine marchande des Etats-Unis sur les lacs, il reste peu de chose. Il est possible d'avoir une flotte, il est possible d'avoir tout ce qui découle d'une flotte, et pourtant on peut ne pas avoir la marine marchande et de commerce qu'une nation devrait avoir. Les Américains n'ont pas de suite dans leur politique navale et, en cela, ils diffèrent des Anglais ou des Allemands ou des autres nations européennes. Ils présenteront un grand budget et ils le réduiront et ils présenteront un petit budget et ils l'augmenteront; mais ce qui est étrange dans la marine marchande des Etats-Unis, c'est que pendant que 50,000,000 boisseaux de blé sont expédiés chaque année de Baltimore, seulement 10,000 boisseaux sont expédiés sous le drapeau qui a protégé le grain pendant qu'il poussait. Il y a 1,200 navires qui quittent chaque année le port de New-York, chargés de marchandises américaines, pour tous les ports du monde, mais il y a seulement sept de ces navires qui battent le pavillon américain. Il ne faut pas s'étonner qu'un des sénateurs des Etats-Unis ait dit: Pensez-y, dix croiseurs, huit Dreadnought, et dix-neuf cuirassés gardant huit bateaux marchands dans le Pacifique. C'est un beau tableau n'est-ce pas? Est-ce là ce que nous voulons pour notre pays. Nous parlons de flotte et d'envoyer notre flotte au secours de l'Angleterre, mais l'Angleterre devrait vous envoyer une escorte pour aider vos navires à traverser l'océan pour être prêts à combattre. Si nous étions un petit pays entouré d'eau avec une population de 7,000,000 d'habitants, nous pourrions construire une marine, mais nous sommes un pays où la colonisation est éparpillée sur une immense superficie de territoire et nous proposons de faire ce qui n'est pas nécessaire

M. BRODER.

dans l'intérêt de ce pays, pas plus que dans celui du lien britannique ni de l'empire. Cela veut dire que vous êtes prêts à dépenser $2,000,000 ou $3,000,000 ou $4,000,000 ou $5,000,000 cette année et deux, trois ou quatre millions l'année prochaine et que vous serez obligés de contineur à faire cette dépense ou votre marine deviendra hors d'usage.

C'est une grave question pour le pays aujourd'hui. Si nous avions une population de 20,000,000 d'habitants, ce serait tout à fait différent. D'après tout ce que j'ai pu apprendre, de près comme de loin, la réponse du peuple canadien est la suivante: Nous n'avons pas besoin aujourd'hui d'une marine construite au pays, s'il est nécessaire de faire quelque chose pour aider la mère patrie dans le danger et laissons la question s'arrêter ici pour le moment. C'est l'opinion du peuple canadien. Nous avons entendu parler beaucoup de ce pays-ci, de ce pays-là et d'autres pays, mais avant de reprendre mon siège je tiens à dire que ce que nous pouvons faire de mieux pour le maintien du lien britannique, c'est de montrer au monde que nous sommes prêts à agir et à agir promptement et si nous nous conduisons ainsi, les nations ennemies réfléchiront avant de penser à attaquer la mère patrie.

(Sur motion de M. Warburton la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

L'hon. M. FIELDING propose de lever la séance.

M. R. L. BORDEN: De quoi s'occupera-t-on demain?

L'hon. M. FIELDING: La Chambre siégera en comité des subsides et discutera les crédits du ministre des Travaux publics.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et dix minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 18 février 1910.

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

1re LECTURE.

D'un projet de loi (n° 144) provenant du Sénat, tendant à faire droit à Jessie-Maude-Mary Maxwell.

AFFAIRES DU GOUVERNEMENT.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose:

Qu'à partir de lundi prochain, le 21 courant inclusivement, les projets déposés par le Gouvernement soient étudiés immédiatement après les interpellations faites par les membres de la Chambre.

La motion est adoptée.

CONVENTION COMMERCIALE AVEC L'ALLEMAGNE.

M. R. L. BORDEN (Halifax) (N.-E.): Je voudrais rappeler à l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) qu'il a fait connaître son intention de déposer tous les documents relatifs au tarif allemand tel qu'on applique ce dernier dans les autres parties de l'empire. A ce propos, je voudrais faire observer que le mémoire déposé sur le bureau de la Chambre énumère certains articles qui se trouvent déjà soumis aux dispositions tarifaires mentionnées dans notre traité avec l'Allemagne. Il manque, toutefois, certains renseignements qui ont déjà été soumis à la Chambre lors du dépôt des documents qui se rapportent au traité que nous avons conclu avec la France. Ces renseignements, toutefois, ne font connaître les droits imposés sur les articles énumérés dans cette convention, non plus que le tarif maximum imposé sur les marchandises en question. L'honorable député aura peut-être l'obligeance d'attendre qu'on ait préparé un état relatif aux informations qu'il veut obtenir. Nous pourrions alors apprécier d'une façon plus raisonnée le résultat probable de cette convention.

J'observe, en outre que, d'après la troisième disposition de ce traité que nous avons conclu par l'intermédiaire du consul allemand au Canada, cette convention n'est que temporaire et que la réglementation générale de notre commerce avec l'Allemagne devra faire l'objet d'une étude spéciale au temps qui conviendrait le mieux aux deux pays intéressés. Je demanderais si ces négociations se poursuivent présentement, ou si le Gouvernement se propose de les commencer sans retard aucun.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Sur ce dernier point je répondrai immédiatement dans la négative; et j'ajouterai que le Gouvernement ne se propose pas d'entrer en pourparlers à cet égard. Suivant cette stipulation du traité, nous observerons le *statu quo*, vu que nous n'avons aucune intention d'envisager cette matière sous un jour plus étendu. Quant aux dépôts des documents demandés je dois faire observer que ces derniers, si l'on tient compte du temps où on les a préparés, se rapportent ecxlusivement à la convention elle-même, et cette dernière ne fournit pas nécessairement toutes les informations demandées par l'honorable chef de l'opposition. Cependant, il est opportun que la Chambre possède ce renseignement; je ferai préparer les documents requis et je les déposerai bientôt sur le bureau de la Chambre.

M. R. L. BORDEN: Peut-être vaudrait-il mieux amender dans cet état le tarif maximum et le tarif conventionnel.

L'hon. M. FIELDING: J'ai donné les ordres voulus pour la préparation de cet état qui indiquerait, approximativement du moins, la différence qui existe au point de vue de notre monnaie. J'estimais que c'était la meilleure méthode à suivre pour fournir à la Chambre les renseignements demandés. Le première partie de la question de l'honorable gentleman se rapporte à un état qu'on devait déposer. Je n'ai jamais songé au dépôt d'un document semblable; il s'agit plutôt d'une question générale, et, en attendant que tous les documents nécessaires soient préparés, j'ose me permettre d'affirmer que les pièces produites sont venues appuyer l'opinion que j'exprimais l'autre jour, c'est-à-dire que toutes les autres parties de l'empire britannique partageraient avec le Royaume-Uni les privilèges accordés par le tarif conventionnel de l'Allemagne, partageraient, si je ne me trompe, dans la plus large mesure possible, les avantages en question, tout en accordant à l'Allemagne le traitement de la nation favorisée, traitement que ces différentes parties de la Grande-Bretagne sont obligées d'accorder à l'Allemagne. Tels sont les renseignements que je possède et l'opinion que j'entretiens à cet égard. J'ai toute raison de croire que nous pourrions obtenir les mêmes avantages, c'est-à-dire que si nous voulions accorder aujourd'hui, à l'Allemagne, le traitement qu'on désigne par l'appellation du terme "traitement de la nation la plus favorisée" ou le meilleur traitement que nous accordons à aucun autre pays étranger, nous recevrions en retour tous les avantages du tarif conventionnel dont jouissent, aujourd'hui, les autres parties de l'empire. Mais, pour obtenir ce résultat, nous serions obligés de diminuer nos impôts sur les marchandises allemandes à l'échelle des droits mentionnés dans le traité avec la France; qu'importe ce que nous pourrons faire à l'avenir, nous n'avons pas cru devoir modifier notre attitude présente envers l'Allemagne sur ce point-là. J'estime que c'est bien là exposer l'état de choses qui existe aujourd'hui.

M. R. L. BORDEN: Cette explication est très satisfaisante autant qu'on puisse l'appliquer, mais elle ne dissipe pas un doute que j'avais dans l'esprit, et je me demande si, l'autre jour, j'ai bien expliqué ce doute-là. Ce que je désirais savoir avant tout, c'était si, en retour des avantages du tarif conventionnel allemand, les autres dominions de l'empire se trouvent obligés de concéder à l'Allemagne certains avantages dont ces dominions peuvent faire profiter le Royaume-Uni.

L'hon. M. FIELDING: Non, je ne le crois pas. Quand a surgi cette difficulté entre le Canada et l'Allemagne, notre pays était la seule possession britannique qui eût accordé une préférence à la Grande-Bretagne. Conséquemment le Canada fut la seule partie de l'empire qui se trouvait en antagonisme avec l'Allemagne. Mon honorable ami croyait qu'immédiatement après la dénonciation de l'ancien traité, on avait préparé une nouvelle convention, celle-ci accordant à différentes parties de l'empire, à l'exception du Canada, tous les privilèges dont jouissait l'empire.

Autant que j'ai pu m'en assurer, il n'y a pas eu de convention, mais on a atteint le même résultat d'une autre façon, par un échange de correspondance. Les privilèges accordés, d'abord, à l'empire britannique furent maintenus, sauf en ce qui concernait le Canada; la raison en était que notre pays se trouvait alors la seule possession britannique qui eût accordé la préférence à la Grande-Bretagne; donc, l'Allemagne n'aurait aucune raison de se quereller avec le reste de l'empire. Elle s'en prit au Canada avec le résultat que nous savons. Je n'ai donc aucun doute, vu cette difficulté avec le Canada, et cette prétention que notre pays a réglé avec succès, que je ne me trompe pas en disant que l'Allemagne n'a plus insisté sur son prétendu droit à recevoir le même traitement que celui dont jouissaient les autres parties de l'empire britannique. Aujourd'hui, ces dernières jouiraient de tous les avantages tarifaires d'une convention avec l'Allemagne. C'est là mon sentiment.

M. R. L. BORDEN: Tout en accordant à la Grande-Bretagne des concessions tarifaires dont ne jouirait pas l'Allemagne?

L'hon. M. FIELDING: Je parle de ces concessions tarifaires que nous avons accordées au cours des dernières années. Tel que je le faisais observer, au commencement des difficultés le Canada fut le seul pays pour accorder ces concessions, et il s'écoula plusieurs années avant que le Canada étendît ces concessions à la Grande-Bretagne et à quelques autres dominions d'au delà des mers. Entretemps notre pays avait fait l'expérience de cette politique et je crois ne pas trop m'avancer en disant que le gouvernement de l'Allemagne commença à modifier son attitude, au point qu'aujourd'hui il n'insiste plus en ce qui concerne les autres parties de l'empire sur ces avantages pour lesquels l'Allemagne combattait il y a quelques années.

M. HENDERSON: Puisqu'il en est à traiter cette question, je demanderais à l'honorable ministre des Finances s'il existait une raison spéciale pour ne pas comprendre dans cette convention tarifaire avec l'Allemagne les denrées aussi importantes que les pois et le seigle, surtout.

L'hon. M. FIELDING: Je pourrais difficilement indiquer la raison d'être du tarif quant à tel ou tel article. S'il nous fallait

préparer une convention permanente, compréhensive, il serait important pour nous d'en discuter chaque article. Mais la convention dont il s'agit maintenant n'est que provisoire. Nous ne pourrions nous attendre à retirer les avantages d'un tarif conventionnel avec l'Allemagne, puisque le Canada n'est pas prêt à accorder ce que d'autres donnent. Quant à chaque article en particulier, je ne pourrais répondre immédiatement à mon honorable ami. Ceux qu'on nous a mentionnés sont importants, à notre avis. Je ne doute pas qu'il puisse s'en trouver d'autres qui seraient aussi appréciables de l'avis de certains honorables députés.

M. HENDERSON: Spécialement le seigle?

L'hon. M. FIELDING: Je n'aimerais pas répondre à ce qui se rapporte à tel ou tel article.

M. ARMSTRONG: A ce propos je voudrais demander à l'honorable ministre pourquoi il n'est pas fait mention dans ce traité de l'industrie laitière, du bacon et de la farine, non plus que de certains autres articles dont le commerce intéresse directement les cultivateurs.

L'hon. M. FIELDING: Je demanderais aux honorables députés qui veulent se renseigner sur un détail particulier comme celui-ci, d'avoir l'obligeance d'attendre une réponse à leur question, et je m'enquerrai afin de satisfaire leur curiosité. Je ne prétends pas donner des raisons pourquoi tel ou tel article particulier ne se trouve pas dans cette liste. Nous ne pourrions obtenir tous les avantages imaginables, mais nous croyons en avoir reçu notre part.

M. MONK: J'aimerais demander à l'honorable ministre des Finances s'il est trop tard pour faire des observations au sujet du foin. J'ai reçu un grand nombre de lettres des plus grands marchands de foin de Montréal; tous ces derniers me supplient de demander au Gouvernement s'il ne serait pas possible encore de mentionner cet article dans la convention dont il s'agit. Il me semble qu'on peut établir un grand commerce de foin entre le Canada et l'Allemagne. On m'a demandé d'appeler immédiatement l'attention du Gouvernement sur ce fait-là, de façon à constater s'il ne serait pas possible de comprendre cet article dans cette convention temporaire.

L'hon. M. FIELDING: Je crains bien qu'il ne soit trop tard. D'après les termes de la convention—ainsi que mon honorable ami pourra le constater—le document est complet et signé. Quoiqu'il en soit, il ne s'agit que d'une convention temporaire, la meilleure jusqu'à présent; si elle a pour résultat de nous procurer relativement à d'autres articles, des opinions qui mériteraient étude et qui se rapporteraient à nos négociations avec les pays étrangers. Non, je serais heureux de recevoir ces avis et d'en profiter en temps opportun.

M. LALOR: Je voudrais savoir si le Canada jouit des avantages du tarif qui existe entre les Etats-Unis et l'Allemagne.

L'hon. M. FIELDING: Si je ne me trompe, l'Allemagne et les Etats-Unis sont en pourparlers à l'heure qu'il est à ce propos. Le gouvernement allemand a pris sur lui d'accorder aux Etats-Unis tous les avantages de son tarif. Jusqu'à quel point? Je l'ignore. Mais quant à ce qui se rapporte aux articles mentionnés dans notre annexe, les droits seront les mêmes que ceux imposés sur les marchandises américaines.

COMPAGNIE DES CALES DE RADOUB DU SAULT-SAINTE-MARIE.

M. BOYCE: Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je voudrais demander à l'honorable ministre des Travaux publics s'il a pris une décision quant à l'octroi sollicité au mois de juin dernier par la compagnie de cales de radoub du Sault-Sainte-Marie devant servir à son entreprise.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): J'ai écrit un mot à mon honorable ami sur ce sujet. Je suppose qu'il n'a pas reçu ma lettre. Mais jusqu'à présent nulle décision n'a été prise.

M. BOYCE: Quelle est la cause de ce retard?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne puis l'indiquer à mon honorable ami. La question n'a pas encore été soumise au conseil.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Sur proposition de l'honorable M. Fielding, la Chambre se forme en comité des subsides.

Ports et rivières, Ontario, fleuve Saint-Laurent, amélioration du chenal canadien entre Kingston et Brockville, $60,000.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Ce crédit nous permettra de continuer les travaux d'amélioration du chenal canadien entre Kingston et Brockville. L'année dernière le Parlement nous a voté un crédit de $75,000 dont nous n'aurons, croyons-nous, dépensé que $15,000 à la fin de l'exercice courant. Nous demandons donc à la Chambre de nous voter à nouveau le montant total.

M. ARMSTRONG: Quelle est la nature ces améliorations?

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit uniquement de miner le roc. Nous voulons redresser le chenal en minant les pointes des îles qu'on rencontre sur le parcours. Nous voulons que le chenal canadien soit navigable pour les plus grands navires qui

sont obligés, aujourd'hui, de passer par le chenal américain.

M. DANIEL: S'agit-il d'une nouvelle entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. LENNOX: Est-ce là le coût estimatif total?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce dernier s'élève à $125,000.

M. LENNOX: Que vous vous attendez à dépenser cette année?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous n'avons dépensé que $15,000 au cours de l'exercice qui n'est pas encore terminé, mais les travaux ne se sont pas poursuivis aussi rapidement que nous l'avions espéré.

M. ARMSTRONG: Quelles sont la profondeur et la largeur du chenal que l'honorable ministre veut améliorer ainsi?

L'hon. M. PUGSLEY: Peut-être pourrais-je fournir un renseignement préférable en donnant une description complète de cet ouvrage. Un premier travail s'exécutera à 18 milles ½ à l'est de Kingston, et il consistera en l'enlèvement de trois bas-fonds qui s'étendent d'environ 500 pieds au nord des îles Punts. Le premier et le plus considérable de ces bas-fonds mesure environ 170 par 100 pieds sur une profondeur de 16 pieds de contour, alors que le minimum de la profondeur de l'eau qui le cache n'est que de 5 pieds. Le deuxième de ces écueils, est un petit bas-fond au nord-est, étant la continuation du précédent, et mesurant environ 30 par 40 pieds avec une profondeur de 16 pieds sur son contour, profondeur dont le minimum est d'environ 10 pieds. La quantité totale des matières qu'il faudrait enlever de ces écueils représentera environ 2,610 verges cubes mesurées sur place. L'autre endroit où des travaux d'amélioration sont urgents se trouve à trois-quarts de mille à l'est; c'est un point submergé qui forme une partie de la pointe nord-ouest de l'île Camelot. Cet écueil mesure environ 100 par 40 pieds faisant angle abrupt à une profondeur de 5 à 16 pieds. La quantité de matières qu'il faudra enlever à cet endroit sera d'environ 200 verges cubes.

On pourra transporter dans le chenal principal qui passe tout près de ce point les matières extraites. Il faudra faire disparaître un écueil de 300 pieds qui se trouve à la pointe nord-ouest de l'île Myers, à 5 milles ¾ en aval de l'île Camelot. Cet écueil mesure environ 160 par 60 pieds sur son contour de 16 pieds de profondeur; au minimum de cette dernière, cet écueil compte 9 pieds et contient environ 725 verges cubes de matières.

A un demi-mille au-dessous de l'écueil Myers se trouve l'île Lyndoe; il faudra faire disparaître la pointe submergée au nord-ouest, qui se trouve entre le rivage et qui mesure un contour dont la profondeur est de 16 pieds. L'inclinaison est très abrupte tout près du chenal. Elle mesure environ 250 par 60 pieds, avec une profondeur minimum d'environ six pieds pour la partie la plus rapprochée du rivage de l'île. La quantité de matières qu'il faudra enlever sur place sera d'environ 2,005 verges cubes.

Au Coude Fildler proprement dit, soit environ ¾ de mille en aval du phare Lyndoe, il faudra travailler à cinq endroits différents. Une partie de l'île désignée sous le nom de la pointe Morris devra être creusée à une profondeur de seize pieds à eau basse. La partie que l'on travaillera ainsi se trouve sur le côté de la ligne rouge du chenal, dont une section traverse la surface de l'eau. Les matières qu'il faudra enlever à cet endroit représenteront environ 7,300 verges cubes. Au sud de l'île Wood se trouve un îlot qu'il faudra faire disparaître. Cela représenterait l'enlèvement d'environ 9,275 verges cubiques de matières.

Au nord de l'île Wood se trouvent deux bas-fonds tous deux à une distance d'un demi-mille. Il faudra les enlever à une profondeur de seize pieds. Ce travail représentera l'enlèvement d'environ 3,300 verges cubes de matières.

A mi-chenal, à l'entrée supérieure du groupe des îles Brocke, et à environ 3 milles ¼ en amont du quai du chemin de fer à Brockville, se trouve l'écueil Hillcrest. Il faudra enlever ce dernier jusqu'à une profondeur de 16 pieds à eau basse. Il mesure environ 300 par 130 pieds, et contient environ 3,500 verges cubes. Nous espérons obtenir une profondeur de 16 pieds à basse marée.

M. GEORGE TAYLOR: Quel est l'entrepreneur de ces travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: M. Gilbert qui se trouve, je crois, intéressé dans la compagnie de dragage Gilbert de Montréal.

M. GEORGE TAYLOR: A-t-il accordé cette entreprise à une autre personne?

L'hon. M. PUGSLEY: M. Gilbert, ou la compagnie de dragage Gilbert, a abandonné l'ouvrage dernièrement.

M. GEORGE TAYLOR: A un autre entrepreneur?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. GEORGE TAYLOR: L'année dernière a-t-on exécuté d'autres travaux que ceux du Coude Filder?

L'hon. M. PUGSLEY: Les travaux exécutés au cours du présent exercice se sont limités à l'amélioration du chenal du Coude Filder.

M. GEORGE TAYLOR: Tout ce qu'on a fait à cet endroit, c'est d'accorder à certains sous-entrepreneurs le travail de faire disparaître la partie supérieure d'une île jusqu'à la marge indiquée par l'eau basse, n'est-ce pas?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ignore cela.

M. G. TAYLOR: Je passe à cet endroit tous les jours et l'on n'y a exécuté aucun travail, en vérité; pourtant, on a fait partir quelques cartouches pour faire disparaître la partie supérieure de l'île. C'est là tout l'ouvrage qu'on a exécuté, et je crois sincèrement que si le Gouvernement a l'intention de creuser ce chenal. il devra se choisir un autre entrepreneur. Celui-ci dont il est question s'est joué de nous durant tout l'été; il n'a rien fait, en somme.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, les travaux ont été porsuivis avec bien peu d'ardeur, en vérité, et l'on a blâmé grandement l'entrepreneur. On l'a averti que s'il ne prenait les arrangements pour hâter l'exécution de cet ouvrage, la convention serait annulée. On en est venu à une entente et après cela les travaux ont été poursuivis d'une façon plus satisfaisante, je crois.

M. ARMSTRONG: Quand le ministre espère-t-il que cet ouvrage sera terminé?

L'hon. M. PUGSLEY: en 1911.

M. DANIEL: Quelle est la moyenne par verge cube?

L'hon. M. PUGSLEY: $3.95; il s'agit de travailler dans le roc solide.

M. DANIEL: Et pour les autres matières?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y en a pas; c'est tout du roc solide.

M. DANIEL: Le ministère fait exécuter beaucoup de dragage par tout le pays, et je comprends que l'Etat peut disposer d'un certain nombre de dragueurs. J'aimerais demander à l'honorable ministre de m'indiquer le nombre de ces derniers. J'ignore si le Gouvernement se propose d'augmenter le nombre de ses dragueurs plutôt que de donner ces entreprises de dragage à des particuliers. Nous constatons que le dragage ne s'exécute pas, loin de là, à un prix uniforme, et je suis certain que si le Gouvernement exécutait lui-même ses travaux, il réaliserait une épargne considérable. Partout où il faut exécuter beaucoup de ce genre d'ouvrage, je crois que le Gouvernement pourrait accomplir cette besogne à bien meilleur marché, si le ministre des Travaux publics avait ses propres dragueurs et accomplissait lui-même cet ouvrage. Je demanderais à l'honorable ministre de nous donner un idée du nombre de dragueurs dont peut disposer son département, et de nous indiquer l'endroit où se trouvent ces dragueurs. Nous saurons alors s'il ne serait pas opportun de conseiller à l'honorable ministre de se procurer d'autres dragueurs, afin que son département puisse accomplir plus de travail.

L'hon. M. PUGSLEY: On m'informe qu'un état dont on a demandé la production l'année dernière sera déposé sur le bureau dans quelques jours; il obtiendra la liste des dragueurs de l'Etat ainsi que la mention des travaux qu'ils ont accomplis depuis trois ou quatre ans.

Quand viendra le crédit relatif au dragage, je fournirai, avec plaisir à mon honorable ami un état indiquant les endroits où sont actuellement les dragueurs du Gouvernement; je ne possède pas aujourd'hui le renseignement demandé. A mon avis, il y a beaucoup à dire à propos de l'idée qu'on a énoncée et d'après laquelle ce Gouvernement devrait augmenter sa flottille de dragueurs. Il va sans dire que nous ne pouvons toujours juger du coût exact du dragage à un certain endroit d'après celui du travail exécuté ailleurs. Les prix varient grandement en raison de la différence entre les localités, de la qualité des matières enlevées, de la quantité de ces dernières, de la profondeur de l'eau, de la probabilité d'ouragans ou de tempêtes, et pour d'autres considérations. Mais, en thèse générale, je suis porté à croire que le Gouvernement peut faire exécuter ces travaux de dragage par ses propres dragueurs à un prix moins élevé que celui exigé par des entrepreneurs. Sur le littoral du Pacifique où nous avons à l'œuvre quatre dragueurs, nous exécutons tout le travail requis. Dans les provinces de l'Est, nous avons récemment augmenté un peu la flottille des dragueurs de l'Etat, et je crois que nous continuerons ainsi avec assez de rapidité.

M. DANIEL: Tous les dragueurs de l'Etat sont-ils à l'œuvre à l'heure qu'il est?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, durant la dernière saison tous les dragueurs de l'Etat ont été activement à l'œuvre.

M. LALOR: L'honorable ministre peut-il nous indiquer le coût par verge du dragage exécuté par les dragueurs de l'Etat?

L'hon. M. PUGSLEY: Ainsi que je viens de le dire, le coût varie tellement qu'il ne nous est pas possible d'indiquer le coût dans chaque cas.

Il peut être de dix cents dans un cas, de quinze cents dans un autre, d'un dollar dans un troisième cas. Afin de me procurer ce renseignement pour moi-même qui devais le fournir au comité, j'ai demandé au sous-ministre de me préparer un état aussi précis que possible, du coût du dragage exécuté par le dragueur du Gouvernement à Gaspereaux durant la saison qui vient de s'écouler et je trouve, tenant compte du coût des opérations, et en accordant une somme raisonnable pour l'intérêt et le fonds

d'amortissement, que ce coût s'élève pour chaque dragueur à environ un dollar par verge cube.

Il est d'autres endroits où les dragueurs de l'Etat exécutent l'ouvrage à quinze, à vingt ou à vingt-cinq cents. Quand cet état sera déposé, mon honorable ami pourra constater quel est le coût du dragage par les cures-môles de l'Etat aux différents endroits où l'on s'en est servi.

M. BARKER: Je voudrais appeler l'attention de l'honorable ministre sur ce travail exécuté à Gaspereaux; cela nous permettrait de connaître jusqu'à tout récemment le coût estimatif du travail accompli par le Gouvernement lui-même, ainsi que le coût des travaux exécutés par les entrepreneurs. En 1907 le ministère s'est procuré une estimation du coût de certains dragages exécutés à Gaspereaux, et le propre ingénieur de l'honorable ministre a estimé immédiatement que le coût de cet ouvrage devait varier de quinze à vingt cents la verge. La saison suivante l'honorable ministre a adjugé ce travail à l'entreprise à raison de quatre-vingt-dix cents la verge.

L'hon. M. PUGSLEY: Après avoir invité la concurrence publique.

M. BARKER: Quand l'ingénieur en chef du département fut interrogé à ce propos, il a déclaré que vingt cents était l'estimation faite par l'ingénieur du ministère du coût actuel de cet ouvrage; cependant, le Gouvernement a adjugé l'entreprise à la compagnie de dragage maritime de Saint-Jean à raison de quatre-vingt-dix cents la verge.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis enchanté que mon honorable ami ait mentionné cette affaire, parce que cela me fournira le plaisir de donner au comité tous les renseignements que je possède au sujet de ce dragage à Gaspereaux. L'estimation du coût probable a été faite d'abord par M. Day en 1903; M. Day remplissait la fonction d'ingénieur du département. M. Stead a suivi, évidemment, cette estimation, et l'ingénieur en chef, sans connaissance aucune de cette localité qu'il n'avait jamais visitée, accepta l'estimation de M. Day, qui, évidemment, était d'avis que le dragueur de l'Etat pourrait exécuter cet ouvrage à ce prix-là. Quant à l'octroi de l'entreprise, je puis faire observer que, depuis un grand nombre d'années la population de Port-Elgin et celle de Gaspereaux faisaient de grandes instances auprès du Gouvernement pour obtenir l'exécution de cet ouvrage.

Quand j'entrai au ministère, l'honorable député de Westmoreland insista auprès de moi pour que les travaux fussent exécutés le plus tôt possible. On m'avait appris que le Gouvernement n'avait pas de dragueur dans les environs et qu'il serait probablement difficile de s'en procurer un de quelque entrepreneur. Je savais que la compagnie de dragage maritime en faisait venir un des environs de Chicoutimi, qu'il devait passer par Port-Elgin pour se rendre à la baie de Fundy par le détroit de Canso, en longeant la côte de la Nouvelle-Ecosse. Je priai le gérant de la compagnie de vouloir bien faire arrêter son dragueur au passage, vu qu'il y avait urgence, et, exécuter le travail au prix du plus bas soumissionnaire jusqu'à ce qu'on eût reçu les soumissions, mais jusque-là seulement. Il y consentit, et quand le dragueur fut rendu à Port-Elgin, on fit savoir à l'ingénieur qu'il était prêt à se mettre à l'œuvre.

L'appel de soumissions se fit en la manière habituelle; il n'y eut qu'une seule offre, celle de la compagnie de dragage maritime à 90 cents la verge cube. Ayant sous les yeux l'estimation faite depuis plusieurs années par M. Day, et celle que M. Stead avait aussi faite d'après les données de M. Day, l'ingénieur en chef trouva le prix trop élevé et voulut se renseigner davantage avant de prendre une détermination. M. W. J. McCordick a surveillé pendant trente ans les travaux de dragage dans les Provinces maritimes—je ne sais s'il avait été nommé par l'ancien gouvernement conservateur ou par le cabinet libéral, entre 1873 et 1878; chose certaine, c'est qu'il est resté dix-huit années au service du gouvernement conservateur dont il sut toujours mériter la plus entière confiance, de même que celle du gouvernement libéral. Mon honorable ami de Saint-Jean, qui connaissait feu M. McCordick conviendra avec moi que l'on rencontre rarement fonctionnaire aussi soucieux qu'il l'était de l'intérêt public. S'il commit jamais quelque erreur, ce fut à l'avantage du public et au détriment des entrepreneurs ou fournisseurs. M. McCordick fut donc chargé par l'ingénieur en chef de se rendre à Gaspereaux pour y examiner les travaux en voie d'exécution. L'ingénieur en chef voulait savoir si le prix mentionné dans la soumission était juste et raisonnable. Nul n'était plus apte que M. McCordick à formuler une opinion à cet égard, car il avait depuis vingt-cinq ans la direction des dragueurs de l'Etat. Il connaissait la capacité des dragueurs, était au fait des conditions climatériques et des effets des tempêtes sur une côte exposée aux vents.

Ilse transporta à Gaspereaux, vit le dragueur à l'œuvre, se rendit compte de la situation et rédigea un rapport que mon honorable ami a dû voir, puisqu'on l'a déposé au comité des comptes publics. Il dit dans ce rapport que le prix de 90 cents la verge cube est juste et raisonnable.

Non content de cela, j'ordonnai d'envoyer le conducteur des travaux de dragage à Saint-Jean, M. l'ingénieur J. K. Scammell, faire à Gaspereaux indépendamment de M.

McCordick, l'examen des travaux et s'assurer si le prix de 90 cents la verge cube était juste et raisonnable. M. Scammell se rendit sur les lieux et fit un rapport que l'on a déposé au comité des comptes publics. Il considère que le prix de 90 cents la verge cube est juste et raisonnable. L'ingénieur régional, M. Stead, qui s'était fondé sur l'estimation de 20 cents la verge cube, faite par M. Day à l'égard du dragage pour le compte de l'Etat, déclara à son tour dans un rapport que le prix de 90 cents la verge cube était juste et raisonnable. Ayant ces divers rapports sous les yeux, l'ingénieur en chef donna alors son certificat attestant que ce prix-là était juste et raisonnable.

Ainsi, avant de signer le contrat par lequel nous nous sommes engagés à payer à la compagnie de dragage maritime le prix de 90 cents par verge cube stipulé dans sa soumission, nous avions les rapports de M. W. J. McCordick, de M. J. K. Scammell, de M. Stead et de l'ingénieur en chef, attestant que ce prix était juste et raisonnable. Fort de tous ces certificats, je recommandai au conseil des ministres d'accepter l'offre.

La compagnie de dragage maritime poursuivit ses travaux dans l'automne de 1908 jusqu'à ce que, en novembre, le gros temps l'eût obligée de conduire son dragueur à Saint-Jean. L'an dernier, pour faire continuer les travaux, je me suis efforcé de prendre le plus tôt possible des mesures pour envoyer un des dragueurs sur les lieux. Je demandai au président de la compagnie ou à l'un des directeurs—à l'un et à l'autre, je crois—s'ils reprendraient le travail, ils me dirent qu'ils ne s'en souciaient pas à cause des fortes tempêtes qui soufflent souvent là-bas; ils ajoutèrent qu'un de leurs chalands ayant coulé à fond, ils avaient fait de ce chef une perte considérable.

M. CROCKET: Quel est le président de la compagnie à qui le ministre s'est adressé?

L'hon. M. PUGSLEY: M. John E. Moore.

M. CROCKET: Et l'autre directeur?

L'hon. M. PUGSLEY: M. George McAvity. La population de Port-Elgin et le représentant de Westmoreland continuèrent d'insister sur l'exécution du dragage. On me pria très instamment de poursuivre les travaux à cause des intérêts considérables qui se trouvent en jeu à Port-Elgin, d'où le bois s'expédie en grande quantité, et je finis par me convaincre qu'il était fort important de continuer le dragage aussitôt que possible.

Un peu plus tard, je pus faire venir un des dragueurs que nous avions dans la Nouvelle-Ecosse et lui faire continuer les travaux de dragage à Gaspereaux. Je me suis fait préparer un état indiquant ce qu'il en a coûté pour conduire le " George Mackenzie" sur les lieux et l'en ramener, et pour le tenir à l'œuvre; je constate que tout compte tenu d'un montant raisonnable représentant l'intérêt, les frais d'entretien, la contribution au fonds d'amortissement et un gain légitime, les travaux reviennent à $1 la verge cube, pour bien dire, là où nous payions 90 cents à l'entrepreneur.

Tels sont les faits qui se rattachent à Gaspereaux. L'endroit est très exposé à marée basse et même à marée haute, l'eau n'y est guère profonde et le dragage s'y fait en des conditions toutes particulières. C'est pourquoi je suis persuadé que les ingénieurs ont bien fait de s'en tenir au prix de 90 cents la verge cube.

M. BARKER: Si le ministre dit vrai, l'ingénieur en chef ne savait pas de quoi il parlait, puisque son exposé de l'affaire contredit presque en tout point celui que mon honorable ami vient de faire. Le ministère a chargé M. Stead de faire un rapport; après avoir obtenu ce rapport, il ordonne de faire un appel de soumissions. Au moment où l'on publiait les annonces relatives à ces soumissions, huit ou dix jours avant qu'on dût les recevoir et en prendre connaissance, le ministère confie l'exécution de ces travaux à la compagnie de dragage maritime de Saint-Jean.

L'hon. M. PUGSLEY: Aux termes de la convention dont j'ai parlé.

M. BARKER: Le ministère chargea la compagnie d'exécuter les travaux à la condition, la seule, que son prix fût celui, quel qu'il dût être, du plus bas soumissionnaire.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député ne m'a pas bien compris. Je croyais avoir dit en termes bien clairs que d'après l'entente conclue avec la compagnie, celle-ci devait, au cas où sa soumission n'aurait pas été la plus basse, cesser les travaux et ne recevoir, à l'égard de ceux qu'elle aurait exécuté jusque-là, que le prix fixé par le plus bas soumissionnaire.

M. BARKER: L'entente ayant été conclue par écrit, je sais que le ministre fait erreur.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député ne le sait pas.

M. BARKER: Oui. La lettre porte que les travaux devaient être confiés à la compagnie à condition que celle-ci les exécutât au prix du plus bas soumissionnaire.

L'hon. M. PUGSLEY: Non pas.

M. BARKER: Il n'y eut pas d'autre soumission que celle de cette compagnie. Tandis qu'il invitait le public à soumissionner, le ministère ordonnait à l'ingénieur en chef de charger M. Stead de confier les travaux à la compagnie à la condition, clairement

énoncée, qu'on lui donnerait de son travail le prix, quel qu'il dût être, que demanderait le plus bas soumissionnaire. Naturellement, il n'y eut qu'une seule soumission. Qu'il ne dût pas en être fait d'autre, cela saute aux yeux. Qui est-ce qui se serait donné la peine de soumissionner des travaux que cette compagnie était déjà autorisée par écrit à exécuter. Le ministre avait chargé la compagnie de dragage maritime d'exécuter les travaux au prix duquel il lui plairait de les soumissionner elle-même. Le ministre se fonde peut-être sur ses souvenirs d'il y a un an, mais il y a des deux côtés de la Chambre des députés qui ont entendu toutes les dépositions recueillies depuis quarante-huit heures et se sont donné la peine de lire les documents.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis aussi capable que l'honorable député de lire et comprendre des documents et, le comité peut m'en croire, l'entente conclue non pas seulement de vive voix, mais par écrit, parce que la compagnie devait se mettre à l'œuvre en attendant la réception des soumissions, après quoi nous devions accepter l'offre la plus basse et payer les travaux exécutés par la compagnie d'après le prix fixé par le plus bas soumissionnaire. Il ne s'agit pas en ceci d'une innovation faite depuis mon entrée au ministère, mais d'un usage qui prévaut depuis bien longtemps, peut-être depuis l'établissement de la Confédération.

Quand il y a des travaux urgents à exécuter, on fait un appel de soumissions, et celui qui, en attendant, fait le travail n'a droit à d'autre prix que celui que demande le plus bas soumissionnaire, après quoi il lui font évacuer la place. Si, dans le cas qui nous occupe, quelqu'un avait offert d'exécuter le dragage à raison de 85 cents la verge cube, la compagnie aurait dû se contenter de ce prix-là pour son travail, puis transporter ailleurs son dragueur pour faire place à celui du plus bas soumissionnaire.

Au dire de l'honorable député, le fait d'avoir mis la compagnie à l'ouvrage aurait empêché d'autres personnes de soumissionner. Je n'en crois rien; je ne crois pas non plus que mon honorable ami puisse trouver un seul entrepreneur de dragage qui vienne dire qu'il n'a pu soumissionner parce qu'une compagnie était déjà à l'œuvre. Mais je sais fort bien, étant donné l'isolement de Gaspereaux, que si la compagnie n'avait mis à l'œuvre le dragueur qu'elle conduisait dans le détroit de Northumberland, les travaux auraient pu ne pas être exécutés; et la population de Port-Elgin et de Gaspereaux, avait insisté sur l'extrême urgence de ces travaux.

M. BARKER: Le dragueur était à l'œuvre quand vous avez adjugé l'entreprise à la compagnie.

L'hon. M. PUGSLEY: Le dragueur étant en route pour Saint-Jean j'avais ordonné qu'on le fît arrêter en chemin. Pourquoi pas? Le principal fonctionnaire du ministère était d'avis qu'il en devait être ainsi. La compagnie fit savoir aux ingénieurs qu'elle était prête à se mettre à l'ouvrage, et elle s'y mit aux conditions que j'ai dites. L'arrangement était juste, raisonnable et pratique; on n'en conclut de semblables que dans les cas d'urgence. Dans les circonstances, nous ne l'aurions pas conclu si le dragueur n'avait dû passer sur les lieux mêmes, et comme les travaux étaient de nécessité urgente, il n'était pas déraisonnable de mettre les travaux en marche en attendant la réception des soumissions. Qu'aurais-je dû faire?

M. BARKER: Attendre l'ouverture des soumissions au lieu de donner les travaux à l'entreprise dix jours avant.

L'hon. M. PUGSLEY: Quel préjudice le pays a-t-il souffert de ce chef? Si je n'avais agi de la sorte, dit l'honorable député, d'autres personnes auraient pu soumissionner; mais rien ne lui prouve que quelque entrepreneur, que le dragueur fût à l'œuvre ou non, aurait été prêt ou eût consenti à soumissionner pour les travaux. Que nul n'ait répondu à mon appel de soumission, n'est-ce pas là l'essentiel. Et ne trouve-t-on pas significatif que, l'année suivante, la compagnie de dragage maritime n'ait pas cru devoir poursuivre les mêmes travaux?. Si c'était là la "belle affaire" à laquelle l'honorable député veut nous faire croire, la compagnie n'aurait-elle pas tenu à reprendre les travaux? Mais non, elle en avait assez; elle avait exécuté le travail dans les conditions les plus défavorables.

Quand nous eûmes mis les dragueurs de l'Etat à l'œuvre, nous avons constaté que le prix de $1 la verge cube était juste et raisonnable. L'honorable député va-t-il trouver maintenant que nous avons payé un prix excessif? Pense-t-il que feu W. J. McCordick avait fait une estimation fictive du coût des travaux? Le représentant de la ville de Saint-Jean (M. Daniel) osera-t-il déclarer de son siège qu'il n'ajoute pas foi à l'estimation faite par l'ancien directeur du dragage? Je ne le crois pas, car ayant connu aussi bien que moi M. W. J. McCordick, il sait que jamais l'Etat n'eut de fonctionnaire plus soigneux et plus consciencieux. Dira-t-il de M. Scammell, ingénieur renommé pour son intégrité autant que pour son habileté, qu'il serait capable de donner un faux certificat après être allé se rendre compte des travaux? Dira-t-il de M. Stead, qui a aussi examiné les travaux à diverses reprises, qu'il a fait un faux rapport en disant qu'ils valaient 90 cents la verge? Certes, les honorables députés qui, au comité des comptes publics, ont passé des jours...

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

L'hon. M. PUGSLEY: Certainement.

M. LALOR: Le M. Stead dont il parle est-il celui qui a dit dans son rapport que le prix donné du quai en sciure de bois était juste et raisonnable?

L'hon. M. PUGSLEY: Le même. Je dois dire que nul, M. Richard O'Leary excepté, n'a osé partir de Richibouctou, du comté de Kent ou de la province du Nouveau-Brunswick pour venir contester ici l'estimation, et . . .

M. CROCKET: M. Richard O'Leary a vendu le terrain $700.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un des partisans les plus violents. . .

M. GEORGE TAYLOR: Il a lui-même vendu le terrain au prix de $700.

L'hon. M. PUGSLEY: Les membres du comité ont fait venir à grands frais un citoyen marquant, un avocat distingué, M. James, qui a passé toute sa vie à Richibouctou et rédigé l'acte de vente du terrain à M. O'Leary; et cependant, nul ne s'est avisé de s'enquérir auprès de lui de la valeur réelle de ce terrain. D'autre part, des témoins désintéressés ont affirmé que le terain en question vaut entre $5,000 et $10,000.

A l'honorable député (M. Lalor) qui m'a posé cette question, je dirai que nous pourrions avoir $3,500 d''une partie du terrain, tout en gardant la partie dont nous avons le plus besoin en ce moment pour prolonger le quai du chemin de fer.

Une VOIX: Vous feriez bien de la vendre.

L'hon. M. PUGSLEY: L'ayant vendue, il nous resterait encore un terrain de la plus grande valeur, qui, une fois amélioré, sera utile au commerce en général et plus particulièrement à celui de la ville le Richibouctou.

M. LALOR: Le ministre se propose-t-il de vendre ce terrain au prix de $3,500?

L'hon. M. PUGSLEY: Je dois dire que j'y songe. Je puis avoir $5,000 du terrain, soit $500 de plus que nous l'avons payé. Je puis garder une largeur de 200 pieds. . .

M. GOODEVE: Le ministre vendrait-il à ce prix-là sans avoir fait d'améliorations?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, sans avoir rien dépensé.

M. CROCKET: A qui?

L'hon. M. PUGSLEY: A MM. A. et R. Loggie. (Rires). Certains membres de la gauche peuvent rire à leur aise, mais qu'on me permette de dire que MM. A. et R. Loggie jouissent, du moins dans la province du Nouveau-Brunswick, d'une réputation intacte et qu'ils nous ont formellement offert $5,500 du terrain en question. J'ai décliné leur offre parce qu'il nous fallait 200 pieds de terrain pour améliorer le quai et, à l'égard du chemin de fer, faire les installations nécessaires à. . .

M. OWEN: Monsieur le président, je. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Si mon honorable ami (M. Owen) veut bien attendre un instant. . .

M. OWEN: Monsieur le président, j'en appelle au règlement. A la dernière session, on m'a rappelé au règlement parce que j'avais abordé certaines questions concernant l'Ontario quand il s'agissait d'étudier les crédits destinés aux Provinces maritimes. Il me semble que l'on doit, cet après-midi, se borner à étudier les crédits de la province d'Ontario.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député (M. Owen) a pleinement raison; mais mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) et un autre député m'ont fait une question au sujet de l'ingénieur chargé du quai de Richibouctou.

M. le PRESIDENT: Quand il s'agit du budget, je suis toujours enclin à interpréter le règlement dans son sens le plus large et à donner la plus grande latitude au débat. Dans le cas actuel, je considère que l'on s'écarte beaucoup trop de l'objet de la discussion. On peut citer le crédit relatif à Gaspereaux à titre d'exemple ou le rattacher à celui qui nous occupe; mais ce n'est pas là la tournure donnée au débat, et l'on a raison de soulever la question de règlement.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis de votre avis, monsieur le président, mais l'honorable député (M. Lalor) m'ayant fait une question au sujet du quai de Richibouctou, j'ai cru que la politesse me faisait un devoir de répondre à un honorable député qui fait toujours montre de tant de courtoisie. Il apprendra sans doute avec plaisir que nous pouvons garder 200 pieds du terrain de Richibouctou, ce qui nous donnera 400 pieds le long de la rivière Richibouctou et nous permettra de doter le chemin de fer de toutes les installations nécessaires, et vendre le reste au prix de $3,500, montant qui nous en est effectivement offert. Je n'insisterai pas davantage.

M. CROCKET: Je regrette profondément d'avoir à dire que l'assertion faite par le ministre (M. Pugsley) au sujet de l'arrangement effectué avec la compagnie de dragage maritime relativement à Gaspereaux, est inexacte. Je le défie de prouver ses dires.

Des VOIX: A l'ordre!

M. le PRESIDENT: L'honorable député ne peut rouvrir la question à moins de la rattacher tout particulièrement à l'objet du débat.

M. CROCKET: Il s'agit de dragage, et les travaux de dragage exécutés par tout le pays. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Nous aurons à examiner un crédit destiné au dragage en général.

M. Le PRESIDENT: Quand on s'écarte trop de l'objet à l'étude et que la discussion est déclarée irrégulière, il ne convient pas de se prévaloir des paroles d'un autre orateur pour prolonger le débat. L'article du budget actuellement à l'étude est celui qui a trait au fleuve Saint-Laurent. On peut, en discutant cet article, faire allusion à d'autres travaux de même nature, mais il n'est pas permis de faire porter la discussion sur d'autres articles pour examiner la question de savoir si les dépenses se sont faites de façon judicieuse ou non. J'ai décidé que le règlement ne permet pas d'amener à cette fin la discussion sur le crédit relatif à Gaspereaux, non plus que sur tout autre chef de la dépense. J'espère que l'honorable député s'abstiendra de prolonger le débat dans ce but-là. S'il peut rattacher ses observations à l'objet de la discussion, elles seront agréées.

M. CROCKET: Je n'ai pas entièrement suivi le débat, mais il me semblait que l'article à l'étude se rapportait au dragage dans l'Ontario. Nous sommes à discuter les méthodes du ministère à l'égard des entreprises de dragage, et la province du Nouveau-Brunswick nous fournit un exemple frappant dont la Chambre devrait se bien rendre compte, afin de constater comment le ministère des Travaux publics s'y prend pour faire exécuter les travaux de cette nature. Je n'avais pas l'intention de prendre part au débat et m'en serais abstenu n'eût été la déclaration que le ministre des Travaux publics a faite relativement aux conditions de l'arrangement à la faveur duquel s'est exécuté le dragage de Gaspereaux.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami (M. Crocket) considère-t-il que l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) n'était pas à la hauteur de la question? C'est à ce dernier que j'ai répondu.

M. CROCKET: Je ne parle pas de ce qu'a dit l'honorable député d'Hamilton, mais de la déclaration de l'honorable ministre (M. Pugsley), qui a dit que l'arrangement conclu avec la compagnie de dragage maritime devrait. . . .

Des VOIX: A l'ordre!

M. CROCKET: Je considère que je ne m'écarte aucunement du règlement.

M. CROCKET.

Des VOIX: Monsieur le président. . .

M. le PRESIDENT: Voici ce que je dois décider: lorsqu'un député a été rappelé au règlement pour avoir traité des sujets ne se rattachant pas à la question dont le comité se trouve saisi, il n'est pas permis à d'autres de discuter les observations de ce député, observations qui ont été déclarées irrégulières.

L'honorable député (M. Crocket) pourra probablement prendre occasion de quelque autre article pour discuter le dragage de Gaspereaux en le rattachant à l'objet du débat; mais il ne lui est pas loisible de discuter les dires du ministre puisque ce que ce droit a été jugé irrégulier. La question de règlement ayant été posée et décidée, la discussion doit cesser.

M. CROCKET: Il me semblait qu'on n'avait soulevé la question de règlement qu'à l'égard de l'affaire du quai de Richibouctou; aussi bornais-je mes remarques à la seule question du dragage, à laquelle se rattache l'article actuellement à l'étude.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député de Northumberland (M. Owen) a dit, ce me semble, qu'il a été rappelé au règlement, l'an dernier, au moment où il traitait certaines questions relatives à la province d'Ontario, quand il s'agissait d'examiner les crédits d'une autre province. Mieux vaut se conformer au règlement. L'honorable député d'York (M. Crocket) peut être sûr que l'occasion ne lui manquera pas de discuter les travaux de dragage dans les Provinces maritimes, puisque le comité devra mettre à l'étude un crédit spécialement destiné à ces travaux.

M. EDWARDS: En ma qualité de représentant de la province d'Ontario, je considère que l'affaire du quai de Richibouctou est de celles qui nous intéressent, car les députés d'Ontario entendent qu'on ne gaspille pas les deniers consacrés à ces quais divers.

M. CROCKET: Le 4 août 1908, l'ingénieur en chef des Travaux publics télégraphiait à l'ingénieur régional. . .

M. CARVELL: J'en appelle au règlement. Si l'honorable député d'York doit persister à discuter cette affaire, qu'on le sache. Il a déjà été à deux reprises rappelé au règlement. Je veux savoir une bonne fois s'il va se conformer à la décision de M. le Président.

M. SPROULE: Quand on a à l'étude une question comme celle du dragage, tout député n'a-t-il pas le droit de faire l'historique de toute transaction effectuée par un même ministère ou sous un même gouvernement? Pour établir une comparaison, il lui faut faire l'exposé de la transaction; or, n'a-t-il pas droit de prendre pour terme de comparaison ce qui s'est passé ailleurs? Je

serais bien aise d'avoir une décision sur ce point.

M. le PRESIDENT: Je crois avoir énoncé la règle qui prévaut en pareil cas. La discussion devrait naturellement, étant donné l'article à l'étude, se borner à l'amélioration du chenal de Saint-Laurent entre Brockville et Kingston. Toutefois, il est permis de se reporter à d'autres travaux relevant du même ministère pour mettre en lumière le travail accompli par le ministère ou des ouvrages de même nature. Pour cela, il faut que les observations se rattachent à l'objet de la discussion. C'est donc au président qu'il appartient de juger si le député se conforme à cette condition. Si le président trouve que le député n'aborde un autre sujet que pour discuter la question de savoir si les travaux ont été bien exécutés, ou fait porter ses observations sur toute autre chose que le sujet à l'étude, il doit le rappeler au règlement.

Tant que la discussion n'a pas duré un certain temps, on ne peut savoir si elle est régulière ou non. Il ne suffit pas que l'honorable député ait mentionné le nom de Gaspereaux pour que je sois en mesure de juger s'il s'écarte de l'objet de la discussion; je dois le laisser poursuivre un peu ses observations avant de pouvoir dire si elles portent sur un sujet étranger à la discussion ou sur ce que le comité est appelé à examiner. Cependant, si l'honorable député aborde quelque autre sujet que celui qui doit occuper en ce moment le comité, je le prierai de faire en sorte que ses observations se rapportent le plus tôt et le plus clairement possible à la question à l'étude, sinon je me verrai obligé de le rappeler au respect du règlement.

M. CROCKET: Je parlais de la déclaration faite par le ministre à l'égard des conditions de l'arrangement conclu avec la compagnie de dragage maritime, et voulais démontrer à la Chambre que cette déclaration n'est pas exacte.

M. CARVELL: En quoi cela se rapporte-t-il à l'objet de la discussion? Je tiens à avoir une décision sur ce point.

M. le PRESIDENT: Dans ce cas, je dois déclarer la discussion irrégulière. J'ai déjà rappelé le ministre lui-même au règlement parce qu'il persistait à discuter la possibilité de l'exécution de certains travaux de nature différente. L'article dont le comité se trouve saisi est celui qui a trait à l'amélioration du chenal du Saint-Laurent entre Brockville et Kingston.

M. GEORGE TAYLOR: Le ministre voudrait-il me dire quel est le sous-entrepreneur des travaux? L'entreprise en avait été adjugée à M. Gilbert.

L'honorable M. PUGSLEY: Je ne connais pas de travaux dont l'exécution ait été confiée à un sous-entrepreneur. M. E. G. Evans est devenu cessionnaire d'une entreprise.

M. GEORGE TAYLOR: A quel prix?

L'hon. M. PUGSLEY: Au prix de $3.95 par verge cube. Il faut faire sauter la roche à une profondeur de seize pieds sous l'eau.

M. GEORGE TAYLOR: Il ne s'agit que de faire sauter une roche, etc. Il faut pétarder le dessus et c'est tout ce que l'on a fait.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons publié des avis d'adjudication et reçu un grand nombre de soumissions. Cette offre de $3.95 était la plus basse.

M. GEORGE TAYLOR: Combien M. Gilbert a-t-il reçu sur le prix convenu et combien de travaux a-t-il exécutés?

L'hon. M. PUGSLEY: La dépense jusqu'au 1er janvier s'est élevée à $8,253. Cette somme a été payée d'après les certificats de l'ingénieur.

M. GEORGE TAYLOR: Combien de travaux ont été exécutés?

L'hon. M. PUGSLEY: L'entrepreneur a enlevé environ 2,000 verges cubes de déblais.

M. GEORGE TAYLOR: Quelle est la nature des rapports ou des certificats de l'ingénieur?

L'hon. M. PUGSLEY: Il délivre de temps à autre des certificats basés sur la quantité des déblais.

M. GEORGE TAYLOR: Le ministre a-t-il ces certificats devant lui?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, mais je puis les procurer à l'honorable député.

M. GEORGE TAYLOR: A-t-on fait sauter une seule verge du lit du fleuve?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne saurais le dire. Mais je puis me procurer les certificats qui fourniront des renseignements exacts. Je pourrai peut-être les apporter ce soir.

M. ARMSTRONG: De quelle manière fait-on le mesurage? L'ingénieur inspecte-t-il les travaux et prépare-t-il des estimations, ou bien mesure-t-il les déblais?

L'hon. M. PUGSLEY: Un employé se tient constamment sur les lieux et donne des certificats; ensuite les paiements ont lieu. M. Chapleau, l'ingénieur des travaux, fait un véritable mesurage qui indique la quantité des déblais. Il a d'abord fait un premier mesurage sur les lieux et il en fait un nouveau pour constater la quantité des déblais; les paiements ont lieu sur la foi de ces certificats.

M. ARMSTRONG: Quand a-t-on commencé les travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: L'entreprise a été adjugée le 1er février 1909 et on a commencé les travaux aux premiers jours de la saison.

M. ARMSTRONG: Combien celui qui dirige les travaux reçoit-il?

L'hon. M. PUGSLEY: Parlez-vous de l'ingénieur?

M. ARMSTRONG: Non, de l'autre.

L'hon. M. PUGSLEY: Il reçoit $2.50 par jour.

M. GEORGE TAYLOR: Qui est-ce?

L'hon. M. PUGSLEY: M. Bullock.

M. ARMSTRONG: Il semble absurde d'employer un surveillant et un ingénieur pour diriger des travaux qui occasionnent une dépense annuelle de $8,000.

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur fait partie du personnel régulier. Nous nous attendions que les travaux se poursuivraient plus rapidement et j'ai lieu de croire que, l'an prochain, on fera preuve d'une activité raisonable.

M. ARMSTRONG: Dans le présent cas, vous avez dépensé $1,000 pour contrôler une dépense de $8,000 seulement.

L'hon. M. PUGSLEY: Comment l'honorable député arrive-t-il au chiffre de $1,000?

M. ARMSTRONG: En calculant le salaire d'un homme à $2.50 par jour pendant près d'un an.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, du commencement du printemps jusqu'à la clôture de la navigation, ce qui ne donne pas plus de 100 à 150 jours. Au lieu de $1,000, c'est $300 ou $400 au plus.

M. GEORGE TAYLOR: De plus il y a l'ingénieur.

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur fait partie du personnel régulier et il dirige d'autres travaux.

M. GEORGE TAYLOR: J'aimerais que le ministre apportât les rapports de l'ingénieur, à huit heures.

L'hno. M. PUGSLEY: Oui, je les aurai à huit heures.

M. GEORGE TAYLOR: Le ministre a déclaré que les travaux ont commencé dès les premiers jours du printemps et qu'ils ont été poursuivis pendant la saison entière.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas dit "dès". J'ai déclaré qu'on a commencé les travaux aux premiers jours de la saison.

M. GEORGE TAYLOR: On s'est rendu à l'île au mois d'avril dernier, mais les seuls travaux qui ont été faits l'ont été au cours du mois d'août.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que l'honorable député fait erreur. Le sous-ministre m'apprend qu'il s'est rendu sur les lieux au mois de mai et qu'on y travaillait en ce temps-là.

M. GEORGE TAYLOR: On a transporté un vieux dragueur qui est resté là jusqu'au mois d'août.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous ne payons que tant par verge cube.

M. OWEN: C'est une grosse somme que $125,000 et si j'en juge par la manière dont les travaux se poursuivent, il me semble que cette dépense n'est guère nécessaire. Je demanderai au ministre si on a récemment éprouvé des difficultés à naviguer dans cette partie du chenal du Saint-Laurent, comment il a découvert que ces travaux étaient nécessaires et pourquoi on les a exécutés si lentement, si le besoin s'en faisait réellement sentir.

L'hon. M. PUGSLEY: Dès 1901, on a représenté au département la nécessité d'exécuter ces travaux et, cette année-là même, un levé a été fait sous la direction de M. Chapleau qui est aujourd'hui préposé à cette tâche, en vue de les faire exécuter. Mais, on n'a rien fait avant l'année dernière. Lorsque je suis devenu ministre, le représentant de Kingston (M. Harty) a fortement insisté auprès de moi et il m'a révélé des choses qui m'ont persuadé que cette entreprise était d'utilité publique. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux a aussi fait des instances. Les gros bateaux passent par le chenal américain. A défaut d'autre raison, notre fierté national devrait nous engager à creuser du côté canadien du fleuve un chenal où pourraient passer les steamers qui fréquentent ordinairement cette route. Il y a autre chose: sur la rive canadienne s'élèvent des établissements prospères et, dans leur intérêt, il est à désirer que le chenal canadien soit amélioré anfin qu'ils puissent être desservis par les steamers qui naviguent sur le fleuve.

L'hon. JOHN HAGGART: Quelle profondeur aura le chenal après l'exécution de ces travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Seize pieds.

L'hon. JOHN HAGGART: La même profondeur que les canaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. SPROULE: Cette entreprise se poursuit depuis plusieurs années, si je me rappelle bien.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, pas celle-ci.

M. HARTY: Aucun crédit n'a été ouvert avant l'an dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, on a commencé les travaux l'an dernier.

M. SPROULE: On nous a déjà dit qu'il est important d'obtenir une certaine profondeur à cet endroit du chenal du fleuve. Je me rappelle parfaitement que l'honorable M. Tarte nous a expliqué ce qu'il se proposait de faire, et qu'il a déclaré que les travaux dureraient plusieurs années. Je désire savoir ce qu'on a fait jusqu'à ce jour et si, l'entreprise achevée, le chenal du Saint-Laurent aura une profondeur uniforme.

L'hon. M. PUGSLEY: Le représentant de Kingston me rappelle un détail que j'avais oublié. Ces travaux raccourciront de six milles le trajet de Kingston à Brockville, aller et retour. En réponse au représentant de Grey-est, je puis dire que les travaux exécutés l'an dernier ont coûté $8,253. Le coût estimatif de toute l'entreprise est de $116,260.35, auquel il faut ajouter les frais de surveillance et les dépenses éventuelles qui portent le coût total à $125,000, en chiffres ronds. Nous obtiendrons ainsi du côté canadien un chenal de 16 pieds presque rectiligne.

M. SPROULE: Un chenal d'une profondeur uniforme d'au moins 16 pieds entre Kingston et Montréal?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. SPROULE: Toute l'entreprise est-elle adjugée à une seule compagnie?

L'hon. M. PUGSLEY: Le prix est de $3.95 par verge cube pour toute l'entreprise.

Toronto, amélioration du port, $250,000.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai compris que certains députés désireraient peut-être commenter cet article du budget et je l'ai réservé.

M. SPROULE: Je crois que le représentant de Toronto-nord désire prendre la parole sur ce sujet. Malheureusement, il est absent.

L'hon. M. PUGSLEY: Il vaut mieux voter ce crédit, j'imagine.

M. SPROULE: Pourquoi ces travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Pendant longtemps on a fait des instances pour obtenir une nouvelle entrée dans le port de Toronto, du côté de l'ouest, et cette somme servira à continuer les travaux et à achever le chenal du côté ouest. La ville de Toronto en retirera de grands avantages. Une partie de cette somme pourra être consacrée à l'amélioration de l'entrée de l'ouest.

M. SPROULE: Vu qu'il y a une grande divergence d'opinions au sujet de ce qui servirait mieux les intérêts de la ville, je crois qu'il serait préférable que le ministre réservât ce crédit, car aucun représentant de Toronto n'est présent.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est le seul des crédits de la province d'Ontario qui ne soit pas voté, et nous ne pouvons pas adopter une résolution budgétaire en laissant un article de côté. Voulez-vous qu'il soit entendu que le député de Toronto-nord, à son retour, puisse discuter ce sujet à l'occasion d'un autre crédit, si c'est son désir? L'entreprise n'est pas nouvelle et elle a fait l'objet d'un débat l'an dernier. Elle est adjugée et le député de Toronto-nord ne voudrait pas en retarder l'exécution; mais nous lui fournirons l'occasion de discuter cette question à propos d'un autre crédit.

M. ARMSTRONG: Avant d'en finir avec les crédits destinés à Ontario, je demanderai si le Gouvernement a acquis un terrain pour les abords de la jetée de Grand Bend, dans mon comté.

L'hon. M. PUGSLEY: Pas encore. Ce crédit servira à l'achat d'un terrain pour achever les abords du quai.

M. ARMSTRONG: Pourquoi le ministre n'a-t-il pas fait l'acquisition d'un emplacement l'an dernier, lorsqu'un crédit était disponible?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit a été ouvert il y a deux ans et il n'était plus utilisable.

M. ARMSTRONG: Pourquoi a-t-on retardé à faire l'acquisition d'un terrain?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous n'avons pas pu tomber d'accord sur le prix et il a fallu avoir recours à une expropriation.

M. ARMSTRONG: Cette jetée est construite depuis des années; elle s'avance dans le lac et on ne peut y monter ou en descendre qu'à l'aide d'une échelle. Les propriétaires du terrain ont bloqué les abords depuis plusieurs années. A quoi sert de dépenser $25,000 pour une jetée et la laisser entourée d'eau, comme un monument?

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député a parfaitement raison. Lors de la construction de la jetée, on croyait que le Gouvernement était propriétaire du terrain qui s'étend entre elle et la grève, mais des particuliers ont réclamé ce terrain et le département de la Justice a fait rapport que leur réclamation était fondée. En fin de compte, nous avons été obligés d'avoir recours à une expropriation.

M. ARMSTRONG: Cela exige-t-il deux ou trois ans?

L'hon. M. PUGSLEY: On a pris beaucoup de temps pour décider si la réclamation était bien fondée. Je conviens avec l'honorable député qu'il est à désirer que l'affaire se règle le plus tôt possible.

M. ARMSTRONG: Cette jetée serait utile et la population a éprouvé de grands inconvénients depuis des années parce qu'on ne l'a pas achevée. Le département ne s'est pas conduit habilement. Les abords seront-ils terminés dans quelques mois?

L'hon. M. PUGSLEY: Notre intention est de faire diligence. Mais nous ne pouvons rien faire avant l'ouverture du crédit.

M. MARSHALL: Le ministre a-t-il l'idée d'établir un poste de sauvetage à Port-Stanley?

L'hon. M. PUGSLEY: Cela relève du département de la Marine.

M. HENDERSON: Je me proposais de profiter de l'examen des crédits destinés aux ports et rivières d'Ontario pour parler de la construction de jetées ou d'éperons le long de la rive à l'extrémité occidentale du lac Ontario.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a un article du budget de la Colombie-Anglaise au sujet duquel cette question pourrait être discutée avec plus d'à-propos.

M. HENDERSON: L'article relatif à la Colombie-Anglaise est le seul autre item du budget qui ait trait à cette question, mais je crains de ne pouvoir discuter ce sujet, lorsque ce crédit viendra en discussion à cause d'une récente décision de M. l'Orateur. S'il est entendu que j'aurai cette permission, je ne retarderai pas les travaux du comité.

L'hon. M. PUGSLEY. Nous pourrions tous en convenir. L'honorable député pourrait prétendre que l'article relatif à la Colombie-Anglaise ne devrait pas être voté à moins que le Gouvernement ne s'engage à exécuter des travaux semblables dans sa circonscription.

M. SPROULE: N'est-il pas plus régulier de discuter une question comme celle-ci qui concerne l'Ontario au chapitre du budget des Travaux publics de cette province?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Quant à moi, je préférerais beaucoup que la discussion eût lieu pendant l'examen des crédits actuellement soumis à la Chambre.

M. HENDERSON: Très bien. Le ministre des Travaux publics sait que le long de la rive septentrionale du lac Ontario dans les environs de Burlington-Beach et à un autre endroit situé à deux milles et demi dans la direction de l'est les eaux du lac rongent la grève et que les échancrures sont déjà profondes. La route qui longe le rive du lac a été ouverte il y a cinquante ans, sinon un siècle et elle est devenue presque impraticable. Les cultivateurs souffrent de l'érosion de leurs terres. Dans un cas un citoyen habitant près de la ville de Bronte et qui possédait une terre depuis 25 ans m'a dit qu'à cette époque-là un pommier s'élevait à 120 pieds de la rive, et qu'aujourd'hui ce pommier est disparu et que les eaux du lac recouvrent le sol où il était planté. Ainsi, en 25 ans, il a perdu 120 pieds de sa terre. L'affaire est trop grave et sa solution coûterait trop cher pour qu'un particulier, ou une municipalité remédie à la situation, et je prie le ministre des Travaux publics de prendre des mesures pour empêcher cet affouillement. On le pourrait aisément en construisant des éperons ou des jetées dans le lac de manière à causer la formation d'un terrain d'alluvion à l'aide du sable et du gravier ainsi entraînés par les vagues.

L'an dernier, j'ai appelé l'attention du ministre sur cette question, mais il ne semblait pas disposé à me donner beaucoup d'encouragement, je suis bien aise de dire que, depuis, il a eu l'obligeance d'envoyer au village de Burlington un ingénieur qui avait mission d'examiner ces érosions et de se rendre compte du dommage qu'elles ont causé. Pendant les vacances de Noël, j'ai eu le plaisir d'accompagner l'ingénieur lors de sa visite des lieux, et je l'ai prié de se rendre à un endroit situé à deux milles et demi du village, vers l'est. Tout en me déclarant qu'il n'avait pas reçu l'ordre d'aller plus loin que le village de Burlington, il a consenti à m'accompagner jusqu'à cet endroit où il a vu une jetée d'environ 75 pieds de longueur s'avançant dans le lac que le conseil de la municipalité de Halton a construite vis à vis l'une de ces érosions. Mais ces travaux coûtent trop cher pour que le township ou le comté les fasse exécuter. Il me semble que l'Etat devrait les prendre à ses charges. Ce sont les eaux navigables du lac Ontario qui causent le dommage; par conséquent, tout le pays est tenu de prendre les moyens d'empêcher les pertes considérables que, sans cela, les riverains subiront.

Le comté de Halton a déjà consacré de $500 à $600 à la construction de la digue dont j'ai parlé. On a conseillé de la prolonger de 25 pieds, ce qui coûterait probablement de $150 à $200 de plus. Cependant, il devrait y avoir à cet endroit trois, quatre ou cinq jetées pour empêcher cette rapide érosion du sol. Les eaux emportent graduellement la route et la municipalité devra acheter l'emplacement d'une nouvelle route pour remplacer celle dont la population s'est servi pendant 75 à 100 ans.

Je soutiens que ce sont les eaux navigables, qui relèvent du Gouvernement fédéral, qui causent ce dommage, et je prie le ministre des Travaux publics de prendre des mesures pour mettre fin à cet état de chose. Je me crois excusable de solliciter l'ouverture d'un crédit à cette fin. Dans plusieurs parties du pays, des deniers publics ont été employés moins utilement. Il y a un an ou deux, une municipalité de la Colombie-Anglaise a fait des dépenses pour construire

des ouvrages de protection sur le Fraser, et je découvre dans le budget de l'année courante un article ainsi conçu:

Le Fraser, pour rembourser à la municipalité de Delta la moitié de ses frais de construction des ouvrages urgents pour protéger la berge sud du fleuve près de Ladner's-Landing, à condition que le gouvernement de la Colombie-Anglaise rembourse l'autre moitié.

J'apprends que cette municipalité a construit à ses dépens un éperon ou une jetée et que le Gouvernement se propose de lui rembourser la somme d'argent qu'elle a ainsi dépensée. Je ne suis pas autorisé à parler au nom du comté de Halton touchant cette question, mais je sais ce que le comté a fait et ce qu'il consent à faire. Il n'a pas demandé et je ne crois pas qu'il demandera au Gouvernement de tout faire. Il a même accompli quelque chose pour faire face à un besoin urgent et il me semble que le Gouvernement pourrait bien venir en aide à ceux qui s'aident eux-mêmes. Si le comté consent à dépenser une certaine somme d'argent à cette condition-là, le Gouvernement pourrait à bon droit lui venir en aide et lui prêter son concours.

On me dira que cet endroit, situé à deux milles et demi de Burlington n'est pas un port et que, conséquemment, il n'y a pas lieu de demander le concours de l'Etat sous le prétexte qu'il est tenu de prendre soin des ports du pays. Mais dans le village de Burlington où il y a un port, les eaux causent chaque jour du dommage et la situation s'aggrave. Le sol est rongé jusque près de la grande route et de l'autre côté de celle-ci s'élève la salle d'exercice. Je ne serais pas surpris si, avant dix à douze ans, le ministre de Milice était obligé de transporter ailleurs la salle d'exercice.

J'ai été bien aise d'apprendre que le ministre a bien voulu envoyer un ingénieur à Burlington pour examiner les lieux où se produisent ces érosions. Et s'il s'adresse à son ingénieur de Toronto, celui-ci le renseignera, à n'en pas douter, au sujet de l'érosion dont j'ai parlé et qui se produit à deux milles et demi à l'est de Burlington.

J'ai confiance que le ministre fera quelque chose pour aider à ces gens-là qui s'aident eux-mêmes. Je lui demande de me le promettre et j'aurai beaucoup de plaisir à communiquer sa promesse aux habitants du comté.

L'hon. M. PUGSLEY: S'il m'était possible de faire une promesse qui contenterait l'honorable député, j'en serais bien aise car il pérsente toujours ses requêtes d'une manière raisonnable et modérée; mais il me serait très difficile de prendre un engagement envers lui. La protection des bords, soit de l'océan ou des lacs, est une question qui m'a beaucoup préoccupé depuis que je suis ministre, et qui m'a causé beaucoup d'embarras. Lors de mon entrée dans le ministère, j'ai constaté qu'il se faisait beaucoup de ces travaux en différentes parties du pays, surtout dans la Colombie-Anglaise où le Gouvernement avait payé la moitié des dépenses faites pour protéger les rives de certains cours d'eau. Les rives de ces cours d'eau, tels que le Fraser, la rivière Columbia et quelques autres, sont formées d'alluvions et, souvent, elles sont rongées par l'eau, au grand détriment des propriétaires riverains. Dans plusieurs cas, le gouvernement fédéral a payé la moitié du coût des ouvrages de protection et le gouvernement de la Colombie-Anglaise a payé l'autre moitié. J'ai reçu des demandes de plusieurs autres localités—de Fort-McLeod, de la ville d'Edmonton, et d'un autre endroit situé sur le Saint-Laurent, où une partie de la rive s'était effrondrée, ou menaçait de s'effrondrer à moins qu'on ne la protégeât, et de causer du dommage à un village important. Les Provinces maritimes ont été pourvues de quelques ouvrages de protection; mais j'en suis venu à conclure que, si le Gouvernement admettait sa responsabilité en principe, il n'y aurait pas de bornes aux obligations qu'on lui demanderait d'assumer.

Dernièrement, nous avons refusé de payer la moitié du coût de certains ouvrages de protection dans la Colombie-Anglaise; nous avons aussi refusé d'entreprendre des travaux de ce genre sur la rivière Macleod et dans la province de Québec, à la demande des intéressés. Si nous admettions notre responsabilité à cet égard, nous recevrions des demandes incessantes.

Au Manitoba, dans la Saskatchewan et l'Alberta la population s'accroît rapidement. Des villes et des villages s'élèvent le long des rives des cours d'eau navigables, et il faudra nécessairement, dans un avenir prochain, faire d'immenses travaux pour protéger ces établissements contre l'érosion des rives par l'affouillement des eaux. Je ne suis pas prêt à faire naître l'espoir que les autorités fédérales exécuteront ces travaux, malgré mes sympathies pour ceux qui souffrent de l'état de choses que l'honorable député a décrit.

Celui-ci dit que ce sont des eaux navigables. Le gouvernement fédéral n'est pas plus responsable pour cela. Toutes ses attributions se bornent à réglementer la navigation et ces travaux ne se rapportent pas à cette réglementation. Le gouvernement fédéral s'occupe d'améliorer la navigation, mais ces travaux n'ont aucunement trait à la navigation. Le lit du lac appartient, soit au gouvernement provincial, soit aux propriétaires riverains et le gouvernement fédéral n'a pas plus à faire à protéger ses rives contre l'érosion qu'il n'a à faire

à construire des voies publiques. C'est une entreprise purement locale.

M. SPROULE: Alors, pourquoi dépensons-nous tant d'une année à l'autre dans le bas du Saint-Laurent afin de prévenir les éboulis?

L'hon. M. PUGSLEY: A quel endroit?

M. SPROULE: Je ne puis pas le dire de mémoire.

L'hon. M. PUGSLEY: Si cela a eu lieu, ce n'est pas sous mon administration. Auparavant de tels travaux ont été exécutés en quelques endroits des provinces de l'Est, ainsi que dans l'Ontario et l'Ouest: mais j'ai compris que nous établissions des précédents, que si nous admettions nos responsabilités, nos obligations atteindraient un chiffre élevé et qu'au lieu de conserver nos fonds pour améliorer les ports et la navigation et pour construire des quais, nous serions obligés d'en engloutir une grande partie dans les entreprises locales de ce genre. Il me semble que cette tâche incombe plutôt aux municipalités elles-mêmes et aux gouvernements provinciaux.

L'honorable député dit que la voie publique sera probablement minée par les eaux. Dans la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick c'est le gouvernement provincial qui entretient la voie publique. Il ouvre et répare les grandes routes et prélève une taxe sur la population pour faciliter sa tâche. S'il est nécessaire de construire cette jetée pour protéger la voie publique, le gouvernement provincial pourrait à bon droit s'unir à la municipalité pour en payer le coût. Je ne veux pas laisser croire que je rejette la responsabilité sur les autorités provinciales, mais il y a lieu de se demander si elles ne devraient pas prêter leur concours aux municipalités dans l'exécution de ces travaux. J'ignore si la voix de l'honorable député serait écoutée au palais l'égislatif d'Ontario, mais il ferait œuvre utile en soumettant cette question à l'examen des autorités provinciales.

Dans la Colombie-Anglaise, le gouvernement provincial fait beaucoup de travaux pour empêcher l'érosion des rives des cours d'eau navigables, comme dans le cas en question. Pour ces raisons, je regrette de ne pouvoir faire la promesse que l'honorable député attend de moi.

M. HENDERSON: Je déplore beaucoup la décision du ministre. Il croit que nous devrions nous adresser au gouvernement provincial, mais celui-ci pourrait dire qu'il n'a rien à faire avec le lac Ontario et qu'il n'est pas responsable du dommage que ce lac cause.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous, non plus.

M. HENDERSON: Je ne suis pas de l'avis du ministre. Le lac Ontario étant navigable, il relève de l'autorité législative du gouvernement fédéral. Je remarque que le feuilleton de la Chambre mentionne un bill qui empêcherait, soit la législature d'Ontario, soit la municipalité, de construire ces jetées, sans obtenir le consentement des autorités fédérales qui pourraient le refuser. En tout cas, celles-ci assument la haute main aux termes du présent bill qui empêchera le comté de Halton de prolonger une jetée dans le lac ou de construire un éperon pour prévenir ces érosions.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a rien à craindre à ce sujet. Le comté obtiendra aisément l'autorisation.

M. HENDERSON: Ce fait est la preuve que le Gouvernement accepte la responsabilité. Je crois que cette déclaration prouve que le Gouvernement a quelque chose à faire dans la question. Mais allons au village de Burlington seulement et laissons le reste. Le ministre n'a certainement pas l'intention de se soustraire à la responsabilité du soin des ports, et on ne peut nier que les érosions à Burlington sont entièrement une question de port. Dans tous les cas, elles ont lieu si près du port qu'elles en gênent l'entrée à ce village, et conséquemment, je ne crois pas que le ministre puisse refuser d'en accepter la responsabilité. Il devrait certainement demander à ses ingénieurs de lui faire un rapport spécial sur le sujet afin qu'il puisse examiner si ces érosions à Burlington ne nuisent pas au port. Il est vrai que le Gouvernement n'a jamais dépensé d'argent dans le port de Burlington. Les quais y appartiennent à des particuliers, et l'eau y est assez profonde pour ne pas nécessiter de dragage, bien qu'il fallût peut-être en faire un peu. Peut-être, si ce port était situé dans une autre partie du pays, on y ferait du dragage. Cependant, il peut s'en passer. Je ne dis pas qu'il n'y en aurait pas besoin, mais si on laisse se continuer ces érosions—l'enlèvement de la glaise sur la rive du bord—il deviendra nécessaire que le ministre fasse du dragage ou érige quelques travaux pour empêcher la terre d'être emportée par l'eau. Les propriétés du département de la Milice seront bientôt en danger, car elles sont situées tout près de l'autre côté de la rive, et dans dix ou quinze ans d'ici on constatera peut-être que la salle d'exercice est minée par l'eau à moins que l'on ne fasse quelque chose pour la protéger. Je crois qu'il y a de très fortes raisons dans ce cas-ci pour demander l'aide du département. Dans ce même budget, je trouve un article que l'on nous demandera peut-être de voter ce soir et qui se lit comme suit:

Rivière Fraser, remboursement à la municipalité de Delta de la moitié du coût de travaux d'urgence pour protéger la rive sud de la rivière près Ladner's-Landing, à la condi-

tion que le gouvernement de la Colombie-Anglaise rembourse l'autre moitié.

Or si nous devons payer pour des travaux de cette nature à nos amis de la Colombie-Anglaise, pourquoi ne pas faire la même chose dans le comté de Halton? Je ne demande pas au Gouvernement de faire à lui-seul tous les travaux. Je crois que le conseil de comté serait disposé à en payer une partie. Oui, et je puis dire, bien que je ne sois pas autorisé, que le conseil de comté paierait la moitié si le Gouvernement voulait payer l'autre. Nous avons un excellent précédent dans ce cas de la Colombie-Anglaise, et j'espère que le ministre en tiendra compte. S'il demande à la Chambre de voter ce crédit, je crois qu'il est obligé de faire la même chose pour le comté que je représente, car les deux cas sont semblables. J'espère donc que le ministre demandera à son ingénieur, si c'est nécessaire, de faire une nouvelle étude du port de Burlington. J'espère qu'il ne perdra pas la question de vue. Lorsque l'ingénieur sera occupé à faire ce travail, je crois qu'il pourrait pousser ses études à deux milles et demi plus à l'est, et faire quelque chose pour aider le comté, qui construit à cet endroit un brise-lames et de les engager à en faire trois ou quatre de plus afin d'empêcher que l'eau n'emporte la terre et le chemin qui disparaissent constamment. On me dit que le long de cette grève les cultivateurs construisent des brise-lames sans frais.

Il y des années qu'ils font cela. Dans les deux cas seulement que j'ai mentionnés, à l'exception de Burlington, le dommage a été très considérable; une fois dans le township de Nelson et l'autre dans celui de Trafalgar, où 120 pieds de la terre d'un cultivateur ont été emportés par l'eau en 25 ans. Je ne voudrais pas affirmer la chose parce que je ne l'ai pas vue moi-même, mais je suis certain que ces questions méritent d'être étudiées sérieusement. Le ministre a beau nous dire que ce n'est pas la politique du Gouvernement de s'occuper de cette affaire, je n'en persiste pas moins à dire que ce sont des questions sérieuses auxquelles il sera obligé avant longtemps de donner son attention. On voit des choses nouvelles tous les jours, et l'argent public dépensé pour des objets beaucoup moins nécessaires que ceux dont je parle.

L'hon. M. PUGSLEY: Je regrette de n'avoir pas été assez heureux pour m'exprimer de façon à satisfaire mon honorable ami, (M. Henderson). Je n'ai pas voulu lui refuser l'espoir que sa demande serait écoutée. Dans le cas de la rivière Fraser on a donné pour raison que l'érosion était le résultat de dragages que le gouvernement fédéral avait faits. C'est ce que la municipalité a déclaré, et le Gouvernement a admis que la demande n'était pas exagérée. A Burlington on nous a demandé de construire un mur sur le front d'environ treize terres afin de les protéger contre l'érosion produite par les eaux du lac. Le département ne pouvait pas y consentir pour cette raison. Mais l'honorable député a déclaré que l'entrée du port se bouche à cause de la boue qui y est apportée.

M. HENDERSON: Ce doit être le résultat. C'est la conclusion raisonnable à laquelle j'en suis venu.

L'hon. M. PUGSLEY: Elle est très raisonnable aussi, car elle place la question sur un bon terrain qui me permettra de l'étudier. Je m'en occuperai et je saurai si ces érosions nuisent au port. Dans ce cas-là nous pourrons peut-être faire à cet endroit ce que nous faisons à l'île de Toronto, où nous construisons des murs de protection pour empêcher que l'île ne soit emportée par l'eau; mais l'objet direct est d'empêcher le port d'être rempli par la terre qui est enlevée de l'île. Je ferai faire un nouveau rapport et je verrai si cette érosion diminue la profondeur de l'eau.

M. HENDERSON: Le ministre fera-t-il faire un rapport sur l'érosion à deux milles plus à l'est? Vous faites mieux de dire oui.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne crois pas que ce serait à propos maintenant.

M. D. A. GORDON: Est-ce l'intention du Gouvernement de s'informer des améliorations qu'il faudrait faire au chenal au sud de Fighting-Island, un des endroits les plus dangereux, je crois, entre la tête des lacs et le pied du lac Erié? Plusieurs accidents sont arrivés à cet endroit, et ont été accompagnés de pertes de vie dues en grande partie à l'augmentation énorme du tonnage des bateaux pendant les deux dernières années. Je crois que l'année dernière, il est passé près de 70,000,000 de tonnes de fret à cet endroit, tonnage plus considérable que le tonnage combiné de Londres, Liverpool et le canal de Suez. Ces chiffres donnent une idée du trafic immense qui passe à cet endroit et ces chiffres augmentent en proportion de l'augmentation rapide du tonnage canadien. L'année dernière, l'augmentation pour le Canada a été de 30,000 tonnes. Cette question est plus importante encore par le fait que les Américains dépensent cette année $83,000,000 pour l'amélioration des voies d'eau et ports et une bonne partie de cette somme est dépensée à l'avantage du Canada. J'appelle simplement l'attention du ministre sur ces faits. Tout près de l'endroit dont je parle, on dépense des millions de dollars pour creuser le Lime Kiln Crossing, et je crois que le Gouvernement ferait bien de s'occuper de la question. Une dépense de $250,000 à $300,000 à cet endroit y rendrait la navigation plus sûre.

L'hon. M. PUGSLEY: J'admets que la question dont parle mon honorable ami (M. Gordon) est de grande importance et je suis heureux qu'il l'ait soumise à l'attention du comité. Je puis l'assurer que le département s'en occupe attentivement. Jusqu'à présent, il nous a été impossible de faire des travaux à cet endroit à cause des nombreuses demandes auxquelles nous avons à faire face. Mais je puis assurer mon honorable ami que le département s'occupe de la question, et j'ai confiance qu'avant très longtemps, nous serons en mesure d'entreprendre ces travaux. Le Gouvernement des Etats-Unis exécute des travaux qui sont de grande importance et dont le Canada reçoit des avantages par l'amélioration du chenal, et je crois qu'il n'est que raisonnable que nous en fassions notre part.

M. MARSHALL: Le département a-t-il l'intention de faire des améliorations à Port-Bruce, entre Port-Stanley et Port-Burwell?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas à présent. Nous nous occupons de la question, mais ce n'est pas notre intention pour le moment de faire des travaux cette année.

M. MARSHALL: Les crédits supplémentaires contiendront-ils quelque chose pour ces travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne puis pas dire ce que contiendront les crédits supplémentaires ni même s'il y en aura. Je ne le saurai que lorsqu'ils seront déposés.

M. M. Y. McLEAN: Je demanderai la permission de dire quelques mots au sujet des travaux dont mon honorable ami de Lambton-est (M. Armstrong) a parlé il y a un instant— le port ou jetée de Grand-Bend. Bien que ces travaux soient dans la circonscription de l'honorable député, je crois qu'ils rendront peut-être un service plus grand à une partie de ma circonscription qu'à la sienne. J'admets entièrement avec lui qu'il faudra dépenser encore beaucoup d'argent avant que le quai ne soit dans l'état qu'il devrait être. Mais je n'ai pas insisté auprès du ministre pour que ces travaux fussent faits cette année et voici pourquoi: il y a deux ou trois chemins de fer en perspective qui tous tendent dans cette direction. Un de ces chemins de fer a été autorisé par ce Parlement à la dernière session, et il aura son terminus à Grand-Bend. Si tous ces chemins de fer atteignent cet endroit, il faudra alors faire des travaux beaucoup plus considérables dans ce port. Grand-Bend est un port naturel et avec très peu d'argent, on peut en faire un des ports les plus sûrs du lac Huron. Aujourd'hui il ne sert qu'aux bateaux de pêcheurs. Vu l'action particulière des courants à cet endroit, le sable emplit l'embouchure de la rivière et forme quelquefois une barre si élevée qu'on peut en certains temps la traverser à pied sec. Elle disparaît quelquefois quelques semaines après. Si l'on dépensait un peu d'argent pour construire une autre jetée pour protéger l'embouchure du port et le creuser, nous aurions un bon port tout le long de la ligne. Si quelques-uns de ces chemins de fer viennent à cet endroit, il faudra dépenser des sommes nouvelles considérables pour le rendre utile à tous leurs besoins. Je mentionne ces choses afin que mon honorable ami le ministre des Travaux publics se prépare à l'attaque que nous ferons peut-être sur son département l'année prochaine en faveur de ce port.

Ports et rivières, Québec, Angers (L'Ange-Gardien), quai sur la rivière Ottawa, crédit périmé, $4,950, total, $5,500.

M. GEORGE TAYLOR: Il n'y a dans le moment dans la Chambre aucun député de Québec. Je viens d'envoyer voir en haut s'il n'y en a pas quelques-uns. Je présume que l'honorable ministre retiendra quelques articles de Québec afin de pouvoir faire une discussion générale de ces crédits.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous laisserons de côté un article afin que nous puissions discuter tous les autres.

Aylmer, sur le lac Deschênes, crédit périmé, $2,500, total, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a très longtemps que l'on demande un quai public à Aylmer. Il est possible que nous achetions le quai Ritchie. Si nous l'achetons nous le réparerons avec cet argent. Nous pouvons acheter le quai Ritchie au prix de $2,000, environ, et si nous l'achetons nous emploierons la balance—$3,000—à le réparer. Il est possible cependant que nous construisions un autre quai.

M. GEORGE TAYLOR: Pourquoi le Gouvernement construirait-il un quai public à Aylmer plutôt qu'à un autre village sur le Saint-Laurent?

L'hon. M. PUGSLEY: Aylmer est un village important dont les habitants demandent avec instance un quai public. Il peut y avoir des raisons pour qu'un quai public soit de plus grand avantage à une localité qu'un quai privé. S'il y a un quai public, tout le monde a le même droit de s'en servir, les bateaux à vapeur, les remorqueurs et les chalands; tandis qu'un quai particulier n'est que pour l'usage de ses propriétaires.

M. GEORGE TAYLOR: Alors nous pourrions de même acheter tous les quais particuliers sur le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent. Il n'y a pas de quais publics à Kingston; tous les quais y sont la propriété d'individus. La même chose à Gananoque, à Brockville et à Prescott. Pourquoi le Gouvernement irait-il construire un quai public à

Aylmer, et n'en pas construire ou n'en pas acheter aux autres endroits? Il se fait plus de trafic, dix fois plus, dans aucune de ces villes que j'ai mentionnées qu'il s'en fait à Aylmer, et cependant on n'y a pas dépensé un seul dollar ni à aucun autre endroit sur le Saint-Laurent. Cependant le Gouvernement se met en frais de construire des quais qui feront concurrence au quai d'un particulier à cet endroit, ou l'acheter. Je crois que cela devrait cesser. Que le département prenne à sa charge tous les quais qui appartiennent à des particuliers dans le pays ou en construise d'autres, et qu'il cesse de dépenser de l'argent dans de petites localités comme Aylmer, en cédant ainsi aux instances du député de cette circonscription pour lui faire plaisir. Je crois qu'il est mal de dépenser l'argent public de cette manière et que cette dépense ne peut être justifiée par aucune bonne raison.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami n'a pas osé critiquer la construction d'un quai à Gravenhurst, et cependant il y a à cet endroit un quai qui est la propriété de la compagnie du Grand-Tronc. Il y a des avantages évidents pour une localité à avoir un quai public plutôt qu'un quai privé, dont les propriétaires peuvent ainsi favoriser certaines personnes, particulièrement là où il n'y a pas de maître de port pour veiller à ce que le quai serve au public au lieu, et non pas seulement au bénéfice du propriétaire. On a fait savoir au département que ce quai était en très bon état, et si nous l'achetons et le réparons, il sera certainement utile au public. Nous avons fait la même chose en d'autres endroits. Le gouvernement a acheté dans le Saint-Laurent inférieur quelques quais qui appartenaient à la compagnie de navigation du Richelieu, et quelques-uns de ces quais ont été achetés avant que je fusse ministre. Et il n'y a là rien d'inusité. Je ne connais pas les circonstances à Kingston. Probablement que les quais y sont sous la surveillance d'un gardien du port.

M. GEORGE TAYLOR: Non.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a un gardien du port à cet endroit, et le devoir de ce gardien est de placer les vaisseaux aux quais privés et déterminer le rang qu'ils occuperont. A Aylmer il n'y a pas de gardien de port; conséquemment, il serait avantageux que la couronne y possédât un quai.

M. GEORGE TAYLOR: Il y a déjà un quai privé à cet endroit. Si le propriétaire de ce quai fait un trafic, ou reçoit des marchandises, il n'y a aucun doute que, de même qu'à Kingston, à Gananoque, à Brockville et à Prescott, il fait payer pour l'usage de son quai. Pourquoi le Gouvernement le lui enlèverait-il? A Kingston celui qui expédie des marchandises paie pour l'usage du quai sur chaque colis; la même chose à Gananoque. C'est l'affaire du propriétaire. Pourquoi le Gouvernement ne dirait-il pas: Nous allons acquérir ces quais et en donner l'usage gratuitement au public, ainsi que l'on fait pour les quais d'Aylmer et de Hull, où pas une livre de fret n'est déposée pendant l'année et où pas un bateau ne vient amarrer. C'est tout simplement un gaspillage d'argent contraire à l'intérêt des contribuables. Si le Gouvernement agit de cette façon à un endroit pourquoi ne traite-t-il pas les autres de la même manière? L'honorable député de Kingston (M. Harty) m'appuiera quand je dis que le Gouvernement ne possède pas à Kingston un seul quai où un bateau à vapeur puisse aborder.

M. HARTY: Il n'y en a pas pour les steamers, mais il y en a un aux casernes.

M. GEORGE TAYLOR: Aux casernes il n'est utilisé que par le Gouvernement. Mais il n'y a pas de quai public et nous payons des droits de quaiage sur toutes nos marchandises. On pourrait faire la même chose à Aylmer. Si le quai à Aylmer est la propriété d'un particulier qui en fait un commerce, pourquoi le lui enlever?

M. BRADBURY: Je ne veux pas combattre le principe de construire des quais publics. Chez nous, nous avons besoin de quais, et je veux dire un mot au ministre au sujet de la ville de Winnipeg. Si c'est un bon principe de construire un quai à Aylmer, et je ne le conteste pas, il y a encore beaucoup plus de raison d'en construire à Winnipeg. Nous espérons voir s'ouvrir prochainement la navigation de la rivière Rouge jusqu'à la tête du lac Winnipeg, et il y aura un besoin absolu d'un quai de première classe dans cette ville. J'espère que le Gouvernement s'occupera de construire un quai à cet endroit. Je n'approuve pas que le Gouvernement prenne à sa charge un vieux quai. Je crois que c'est une erreur. Si le Gouvernement veut aider aux habitants d'Aylmer et leur donner un quai, il faut que ce soit un quai neuf parce qu'alors le pays aura pour la valeur de son argent. Dépenser de l'argent pour réparer de vieux quais ne donnera jamais d'aussi bons résultats que si l'on en construit des neufs. J'espère que le ministre n'oubliera pas Winnipeg.

L'hon. M. PUGSLEY: Si Winnipeg demande un quai au département nous étudierons sa demande avec soin.

Rivière Bécancour, quai près de l'embouchure, crédit périmé, $5,000, crédit total, $8,000.

M. MONK: A quoi sert ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Il sert comme les autres quais aux bateaux sur le fleuve. Il

est dans le comté de Nicolet et le quai est près de l'embouchure de la rivière.

L'hon. M. LEMIEUX: Je connais l'histoire de ce quai. Mon honorable ami de Jacques-Catier sait que le chemin de fer Delaware et Hudson est construit jusqu'à Saint-Clément dans le comté de Lotbinière et que l'on a fait un embranchement jusqu'au quai de Bécaucourt, dans le but de transporter le bois qui descend dans la rivière Saint-Maurice. Le Deleware et Hudson fait un grand trafic de bois qu'il transporte aux Etats-Unis. C'est pour cette raison que l'on construit ce quai.

M. MONK: Je ne veux pas faire une critique séparée de chacun de ces travaux publics, à cause du système suivi dans la province de Québec. Si vous demandez pourquoi il est nécessaire de dépenser $8,000 pour un quai à Bécancour, la première chose que vous apprenez est que l'on vous reproche dans la localité de vous être opposé à la construction de ce quai parce que vous avez de l'annimosité à l'égard de cet endroit. Vous êtes très heureux si l'on ne vous accuse pas d'être opposé aux droits et à la religion de la province. C'est là mon expérience. Tous les ans le Gouvernement nous dit qu'il retarde la construction de travaux considérables et nécessaires parce qu'il n'y a pas d'argent. Tout dernièrement le premier ministre nous a déclaré qu'il était impossible de commencer la construction du canal de la baie Georgienne parce qu'il n'y a pas d'argent, et lorsque nous voulons outiller nos principaux ports tel que le demande la commission des transports, chose considérée nécessaire par tout le monde et que demande le commerce du pays, on nous répond la même chose, et on nous demande aujourd'hui de voter de l'argent pour plusieurs petits quais dont la moitié sont absolument inutiles.

L'hon. M. PUGSLEY: Y compris celui-ci.

M. MONK: Je n'en mentionne aucun en particulier—oh non—mais Bécancour recevrait vingt fois plus de bénéfices si le port de Québec était outillé comme il devrait l'être, et si l'on commençait le canal de la baie Georgienne que si l'on construit ce quai. Je connais un peu mieux Bécancour que mon honorable ami le ministre des Travaux publics. Tous les ans le Gouvernement refuse de commencer ces grands travaux. Pourquoi? Afin seulement de favoriser de petites localités et des gens qui veulent avoir des entreprises.

M. E. ROY: Où?

M. MONK: Où est mon jeune ami? Veut-il que je lui dise que le crédit qu'on nous demande est dans ce but? Je vois bon nombre de quais dans le comté de mon honorable ami le directeur général des Postes—un très grand nombre. Si je disais que la construction d'un brise-lames à l'Anse-des-Femmes ou à la Descente-des-Femmes, ou à un autre endroit, n'est pas nécessaire, on me dénoncerait la semaine suivante à cet endroit. Mais c'est pourtant ce qui a lieu tous les ans. De jeunes députés veulent un édifice public pour y faire graver leur nom sur la porte d'un bureau de poste à une dépense absolument inutile de $10,000 ou $15,000. Ou bien ils veulent faire creuser un chenal dans une rivière, comme on l'a fait au coût de $50,000 dans le Saint-Laurent à Batiscan. Allez à Saint-Pierre-les-Becquets et demandez aux gens de l'endroit qui vous diront qu'ils ne peuvent pas comprendre pourquoi le Gouvernement fait ces travaux. On dragne dans du sable mouvant, et la rivière se remplit aussi vite qu'on la creuse, et quand même on continuerait à draguer pendant des générations on n'aura jamais un chenal permanent à cet endroit. Voilà ce qu'on m'a dit lorsque je suis passé par là. Si le Gouvernement voulait parler franchement à la population de la province et à celle des autres provinces, il dirait: Nous avons fini de dépenser $8,000 ou $9,000 ou $10,000 ici et là pour des édifices publics inutiles, pour des quais qui ne servent jamais, et nous allons faire quelque chose de mieux que cela; nous allons construire le canal de la baie Georgienne et développer les immenses ressources du pays en construisant une voie nationale, qui sera beaucoup plus avantageuse au pays tout entier. Plus que cela, si nous mettons à exécution le conseil de cette commission, les bénéfices qui en résulteront s'étendront sur une distance de 100 milles autour de Montréal et 100 milles autour de Québec. Si nous continuons ce système qui a été commencé avant que cette grande question des transports ait surgi, système que, je suis prêt à l'admettre, le gouvernement conservateur a mis en pratique longtemps avant la Confédération, d'ériger de petits édifices publics ici et là dans le pays, nous ne pourrons jamais subvenir aux besoins du commerce de transport dans le Canada. Je ne sais pas si c'est la même chose dans les autres provinces; je suppose que c'est à peu près semblable; mais dans la province de Québec, la première pensée d'un élu pour appuyer le Gouvernement est de demander un quai ou un édifice public pour son comté, que ce quai soit nécessaire ou non, si on le lui donne il le fera placer à l'endroit où il a obtenu le plus grand nombre de votes, ou à un autre où il espère en obtenir un vote de plus. C'est ainsi qu'on dépense l'argent du pays. Je ne veux pas discuter ces crédits de Québec un par un, mais je puis dire sans crainte de me tromper que la moitié au moins sont votés dans ce but. Par exemple, mon jeune et actif

ami de Berthier (M.Ecrément) a obtenu sans doute un quai pour son comté.

M. ECREMENT: Non.

M. MONK: Alors il doit avoir obtenu un édifice public; il faut qu'il ait eu l'un ou l'autre. Je constate que l'on construit plusieurs quais pour la compagnie du Richelieu; et cela se pratique depuis quelques années; je ne sais pas si le Gouvernement a fait des marchés avec cette compagnie au sujet de ces quais considérables qu'il construit pour elle. Je crois que c'est notre industrieux ami (M. Ames) qui, l'année dernière, a fait un relevé des revenus des quais que nous construisons ainsi, et je crois qu'il a trouvé que nous dépensons quelquefois $10,000 pour un quai qui ne donne aucun revenu. Nous payons pour des bureaux de poste suffisants dans de petits villages un loyer de quelques centaines de dollars seulement, mais nous construisons de grands édifices au prix de $25,000, qui ne rapportent pas de revenus en proportion de la dépense. Nous ne pourrons jamais mettre à exécution le système de transport proposé par la commission tant que le Gouvernement n'aura pas le courage—et je crois pouvoir dire qu'un gouvernement qui aurait ce courage recevrait l'appui de toute la province de Québec—de déclarer que nous avons fini de donner de petites récompenses ici et là aux députés qui ne voient pas au delà des limites de leur comté. Lorsque le Gouvernement prendra cette décision nous aurons le canal de la baie Georgienne et de bonnes facilités de transport pour le commerce du pays et je crois que le peuple approuvera un gouvernement qui sera assez courageux pour prendre cette attitude.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami (M. Monk) m'a beaucoup surpris lorsqu'il a dit qu'il ne voulait pas critiquer aucun des travaux publics dans la province de Québec, parce que s'il faisait cette critique un adversaire irait dans la circonscription électorale et l'accuserait d'avoir essayé d'empêcher la construction d'un édifice public.

M. MONK: C'est bien cela.

L'hon. M. PUGSLEY: Si mon honorable ami était un député jeune et timide, qui douterait beaucoup de sa force et de son influence auprès du peuple de sa province, je comprendrais cette attitude, mais de la part d'un vieux parlementaire d'expérience comme lui, de la part du premier lieutenant du chef de l'opposition, de la part du chef de la grande province de Québec, refuser de donner au ministre des Travaux publics le bénéfice de ses connaissances sur les différents travaux par crainte de se faire du tort et de faire du tort à son parti dans un comté en particulier, cela me surprend grandement; j'en suis tout ébahi.

M. MONK: Je ne crois pas que le ministre expose exactement la situation. La difficulté est celle-ci: si, par exemple, je désire savoir la raison pour laquelle on construit un quai à l'île Verte, et si je demande quel trafic il y a à ce quai, et si je veux savoir pourquoi on retarde à mettre à exécution le plan de la commission des transports—j'ai renouvelé mes protestations tous les ans presque dans les mêmes termes—alors mon honorable ami de Berthier, si la critique s'applique à son comté, irait le dimanche suivant m'accuser de fanatisme et d'essayer à priver son comté de travaux nécessaires. Mon honorable ami ne voudrait pas dire que je propose à la place une entreprise qui sera avantageuse à tout le Canada et à la province de Québec en particulier, et il est très désagréable d'être accusé de cette façon, lorsque l'on fait des critiques parfaitement légitimes. Aucun homme qui aura étudié sérieusement le problème des transports osera dire qu'il vaut mieux dépenser trois quarts de million pour ces petits travaux de deux sous, lorsqu'avec cet argent nous pourrions exécuter une grande œuvre nationale.

L'hon. M. PUGSLEY: Lesquels de ces travaux désignez-vous sous le joli nom d'entreprise de cinq sous?

M. MONK: Le ministre ne cesse de me tendre des pièges. Au risque de m'exposer à des critiques, je me permets de lui demander quels besoins nous avons de ces débarcadères au lac Massawipi, lac de l'intérieur sur les bords duquel les touristes des Etats-Unis vont en villégiature?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous sommes pour le moment à Bécancour.

M. MONK: Eh bien alors, qu'avons-nous besoin d'un quai dans cette ancienne seigneurie, cet ancien fief de Bécancour? Je connais assez bien Bécancour; s'il faut périr, c'est l'endroit que je choisis. Je sais qu'il est compris dans le comté de Nicolet, et que le directeur général des Postes a fait beaucoup pour ce comté. C'est à lui, si je ne trompe, que l'on doit cette entreprise de dragage à travers le fleuve dont toute trace disparaît mystérieusement d'année en année.

L'hon. M. LEMIEUX: Je suis bien heureux que l'honorable député ait signalé particulièrement le cas de Bécancour.

M. MONK: L'honorable ministre reconnaîtra que ce que j'en fais est tout dans un esprit de justice.

L'hon. M. LEMIEUX: Certes, l'honorable député a parfaitement le droit de demander des renseignements. Il est vrai

que du temps où je représentais le comté de Nicolet, j'ai proposé au département des Travaux publics l'application d'un tel crédit à la construction de ce quai. Voici dans quelles circonstances. Naguère, le chemin de fer Delaware-Hudson ne se rendait que jusqu'à Sainte-Philomène, dans le comté de Lotbinière,—et soit dit en passant, cette voie ferrée sera poussée jusqu'à Québec aussitôt le pont complété,—et le besoin d'un quai à Bécancour ne se faisait nullement sentir; mais une fois le chemin de fer rendu dans cette paroisse, qui est une des plus riches et des plus importantes du comté de Nicolet, la compagnie décida de construire un embranchement jusqu'à l'embouchure de la rivière Bécancour, et elle fait exécuter des travaux de dragage dans le port de manière à permettre aux barges du Saint-Maurice, chargées de bois, de venir se raccorder au terminus de la voie ferrée à cet endroit. Le commerce de bois y est entre les mains de grandes maisons américaines, mais qui contribuent à la prospérité du Canada. En construisant ce quai, nous nous proposions de venir en aide à la compagnie, et en même temps de permettre au trafic du Saint-Maurice d'utiliser le chemin de fer.

M. MONK: Les produits qui descendent la rivière Saint-Maurice sont-ils remorqués sur la rive sud du Saint-Laurent?

L'hon. M. LEMIEUX: On m'informe que le bois destiné à l'exportation est remorqué d'un côté à l'autre du fleuve. C'est donc là un ouvrage très nécessaire et d'urgence dans l'intérêt non seulement de la compagnie, mais de toute l'industrie forestière du comté. Au reste, il n'a jamais été rien demandé auparavant pour cette paroisse. Ce n'est qu'une fois le chemin de fer construit jusqu'à Bécancour qu'on a demandé la construction du quai.

M. MONK: Bécancour est sur la rive sud du fleuve et Trois-Rivières sur sa rive nord. Je n'ignore pas qu'en arrière de Trois-Rivières, il se trouve une grande région boisée, mais ce que je ne savais pas c'est qu'on se propose d'expédier le bois de la rive nord du fleuve en lui faisant traverser le fleuve à Trois-Rivières et en le chargeant sur les wagons à Bécancour. Le chemin de fer canadien du Pacifique passe à Trois-Rivières.

L'hon. M. LEMIEUX: Il ne passe pas à Berlin-Falls où cette compagnie a ses scieries.

M. MONK: Quel trafic a passé jusqu'ici par Bécancour pour légitimer cette dépense? C'est un de ces endroits tranquilles où règnent l'aisance et le confort, et quel besoin y a-t-on d'un quai? A-t-on présenté une pétition à cet effet? Je serais curieux d'entendre le représentant du comté nous fournir des renseignements à cet égard. Je n'entends pas lui faire un reproche de son absence en ce moment, mais nous serions mieux en état de discuter la question s'il était présent. A-t-on fait l'estimation de la dépense d'une part et du trafic probable de l'autre?

L'hon. M. LEMIEUX: Il n'y avait nul besoin de pétition. Il était facile de se rendre compte qu'on aurait besoin d'un quai dès que le chemin de fer atteindrait cet endroit.

L'hon. M. MONK: Cette voie ferrée aboutit à Québec?

L'hon. M. LEMIEUX: Pas encore. Par suite de l'effondrement du pont, la voie ferrée ne va pas plus loin qu'à Sainte-Philomène, et il reste à peu près une longueur de 40 milles à construire pour atteindre Québec. Mais il était évident qu'aussitôt la voie ferrée rendue à Bécancour et l'embranchement construit jusqu'à l'embouchure de la rivière, le besoin d'un quai se ferait sentir et qu'il y aurait lieu de creuser le port. L'honorable député veut savoir qui en a demandé la construction: c'est la compagnie de chemin de fer; mais il n'est pas construit dans le seul intérêt de cette compagnie; il l'est aussi dans l'intérêt du trafic et des voies de transport. Il va s'établir un service de barges à partir de l'embouchure de la rivière Saint-Maurice, qui est vis-à-vis Bécancour, et où se trouvent les scieries; le bois sera déchargé sur le quai de Bécancour et de là mis sur les wagons. Le chemin de fer Delaware-Hudson, qui est exploité par une compagnie américaine, se trouve circuler en partie au Canada et en partie aux Etats-Unis; mais il rend de grands services aux scieries en permettant l'écoulement de leurs produits, et notre population a le bénéfice de l'argent ainsi attiré au pays.

L'hon. M. BUREAU: Pour l'information de l'honorable député de Jacques-Cartier, je dirai que si l'on fait traverser le fleuve au bois de commerce, c'est parce que le chemin de fer canadien du Pacifique ne passe pas à l'endroit où la compagnie industrielle de Québec a ses scieries; celle-ci est donc forcée d'envoyer le bois de l'autre côté du fleuve, à Bécancour et à Doucet, et de l'expédier de là par le Grand-Tronc ou le Delaware-Hudson.

M. MONK: A combien estime-t-on la dépense?

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur du département l'estime à $12,000.

Port-du-Bic, réparations à l'ancien quai, $1,000.

M. J. D. TAYLOR: Voudra-t-on me dire où est cet endroit et quel trafic y passe?

L'hon. M. PUGSLEY: Cet endroit est dans le comté de Rimouski. Il s'y fait un

commerce de bois, et beaucoup de personnes y vont en villégiature; c'est aussi là que stationnent les pilotes du Saint-Laurent.

M. J. D. TAYLOR: Si je pose la question, c'est que dans le rapport annuel du ministre des Travaux publics, je vois qu'il est question d'ouvrages extraordinaires qui auraient été exécutés au Bic l'an dernier. Au sujet des observations faites par le représentant de Jacques-Cartier, je tiens tout d'abord à me laver du reproche de vouloir attaquer les croyances religieuses ou le sentiment national de qui que ce soit. Je désire simplement savoir pourquoi nous n'obtiendrions pas pour la circonscription que je représente l'affectation de crédits de la nature de ceux que l'on affecte pour cette heureuse circonscription du Bic. Le rapport de l'ingénieur en chef m'apprend que le Bic est un endroit recherché pour les villégiatures, et qu'il s'y trouve un port offrant un abri naturel pour les navires. Durant l'année visée par ce rapport, il a été fait une dépense de $7,103 au Bic, et les travaux ont été exécutés en régie, du 22 septembre au 30 novembre. C'est l'effet d'une simple coïncidence, bien entendu, que l'élection générale ait eu lieu dans ce même laps de temps. Cet endroit est très recherché pour les villégiatures, ce qui n'empêche que la dépense cette année-là a été effectuée en automne seulement, et dans une saison très défavorable. Et même les ingénieurs dans leur rapport s'excusent d'avoir exécuté les travaux à cette saison. C'est là une circonstance que je tiens à signaler à l'attention du ministre; car j'aimerais à obtenir pour la circonscription de Chilliwack une dépense pour un objet semblable. Le département aurait mauvaise grâce de refuser de faire à Chilliwack ce qu'il fait au Bic.

M. GEORGE TAYLOR: Il faut attendre à l'élection prochaine.

M. J. D. TAYLOR: Non, il nous le faut avant l'élection. Nous nous sommes très bien conduits à l'élection dernière, et on devrait nous récompenser. Voici la description de certains travaux exécutés au Bic:

De même, il a été fait beaucoup de travaux d'amélioration des chemins reliant le village au quai. De grandes quantités de roches ont été enlevées par la mine, et le chemin a reçu une dernière couche de sable de six pouces d'épaisseur. Il a été creusé des fossés et établi des ponceaux partout où le besoin s'en faisait sentir.

Je ferai observer que le quai du Gouvernement à Chilliwack est ce qu'on pourrait appeler un spectacle ambulant. Comme on ne s'est pas donné la peine de draguer à cet endroit, nous sommes forcés périodiquement de transporter à un mille plus loin que son emplacement ordinaire le monticule de gravier qui tient lieu de quai, et il est très difficile d'y faire arriver les voitures pour le transport des marchandises et des voyageurs. Je prie le ministre de nous dire si nous pouvons compter sur l'affectation d'un crédit assez considérable pour l'établissement d'abords à notre quai; ou sinon, voudra-t-il nous expliquer pourquoi une localité est favorisée au détriment d'une autre?

L'hon. M. PUGSLEY: Depuis que je détiens ce portefeuille, personne ne m'a jamais demandé d'affecter une somme quelconque à l'établissement d'un quai à Chilliwack. Si pareille demande m'était faite, je la mettrais sérieusement à l'étude. Ces ouvrages au Bic ont été exécutés très à propos, en vue d'établir des abords convenables entre le village et le quai. Le pays avoisinant le Bic est très pittoresque, mais d'autre part accidenté, et il était difficile de construire le chemin; je n'ai aucune raison de croire que la dépense de ce chef a été exorbitante. Quand nous construisons un quai, il n'est nullement déraisonnable que l'Etat se charge d'établir des approches reliant le chemin public à ce quai. Si la demande pour Chilliwack est aussi bien fondée que celle pour le Bic, je la mettrai sérieusement à l'étude.

L'hon. M. LEMIEUX: Si l'honorable député de Québec-ouest (M. Price) était ici, il serait en mesure d'assurer l'honorable député de New-Westminster de la nécessité de cet ouvrage. L'honorable député sait probablement que le représentant de Québec-ouest est le chef de la maison très importante des frères Price.

M. J. D. TAYLOR: Je ne m'oppose pas à l'exécution de ces travaux.

L'hon. M. LEMIEUX: Je me borne à faire connaître les circonstances. Les frères Price détiennent à peu près tout le comté de Rimouski; ils y conduisent une vaste exploitation forestière, et le Bic est un des centres les plus importants du comté. Si l'honorable représentant de Québec-ouest était ici, il nous dirait que le besoin de ces travaux se faisait grandement sentir.

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

Reprise de la séance.

BILLS D'INTERET PRIVE.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi (n° 111) concernant l'Association des Meuniers du Canada.—M. Harris.

Sur l'article 2, modifié (droit de possession d'immeubles).

M. LENNOX: C'est là la question sur laquelle j'ai appelé l'attention l'autre soir. J'ignore qui s'est chargé de ce bill au nom du Gouvernement, mais j'insiste de nouveau sur le point que j'ai mentionné. Au lieu des mots "pour les besoins des dites opérations" on devrait lire "pour les besoins des dites entreprises".

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que le mot "opérations" s'applique beaucoup mieux à une compagnie de ce genre que le mot "entreprises", vu surtout que dans d'autres parties du bill on se sert du mot "négoce". Par exemple, l'article 3, paragraphe (a) autorise l'association à exercer le négoce" de l'achat, de la vente, et ainsi de suite.

M. LENNOX: Je ne puis interpréter cela de les limiter à ce qu'elles entreprennent, et l'attention l'autre soir c'est que, dans le cas de bills relatifs aux voies ferrées, le but est de les limiter à ce qu'elles entreprennent, et dans ces bills nous disons "pour les besoins de leur entreprise". Cette formule a acquis une signification bien définie en ce qui concerne les chartes aux compagnies des chemins de fer, et il me semble qu'il serait de beaucoup préférable d'adopter la même phraséologie au sujet d'un bill de ce genre. Naturellement, si le Gouvernement est d'avis contraire, je n'ai rien à ajouter.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est comme une escarbille dans le gruau.

M. LENNOX: Eh! bien, les escarbilles dans le gruau ne sont pas très agréables.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais elles ne changent pas le goût.

M. LENNOX: Cela est vrai, mais cela est très incommode. Pour ma part, si c'est là un gruau législatif j'aimerais mieux ne pas y voir d'escarbilles. Et s'il m'est permis d'exprimer une opinion à ce sujet, je crois que nous ne mettons pas autant de soin que nous devrions en mettre à la rédaction de nos lois. Les remarques que je fais de temps à autre—et il est très rare que j'en aie l'occasion—ont pour but de rendre la législation meilleure si c'est possible. J'admets que le Gouvernement en prend la responsabilité. Cependant, je ne considère pas ceci comme des "escarbilles dans le gruau", mais comme une question assez importante. Nous devrions nous rappeler que notre législation est, de temps à autre, soumise aux tribunaux, et, si nous nous servons d'une phraséologie dans une loi et d'une autre phraséologie dans une autre loi dans des cas où le sens est en substance le même, nous donnons inévitablement lieu à des contestations et nous créons de la confusion. Et comme je l'ai dit, il ne s'agit pas là d'escarbilles dans le gruau mais d'une question assez importante.

M. PUGSLEY.

M. NESBITT: Je partage l'opinion du ministre des Travaux publics (M. Pugsley). Naturellement, l'honorable député de Simcoe-Sud (M. Lennox) a raison lorsqu'il dit que nous nous servons du mot "entreprise" au sujet des questions de chemin de fer. Mais il s'agit ici d'une chose différente, et je crois que ce que nous voulons dire est mieux rendu par le mot "négoce". C'est un point technique. La nuance est assez difficile à saisir, mais il y a une nuance. Le chemin de fer est une entreprise. Il est dit ici "négoce ou affaires". Je crois que les mots: "pour les besoins des dites opérations" rendent l'idée mieux que les mots: "pour les besoins des dites entreprises".

M. SPROULE: S'il en est ainsi, pourquoi se sert-on des mêmes mots dans le cas d'un compagnie de force motrice? Nous avons adopté un ou deux bills l'an dernier et il y en a actuellement un devant nous qui contiennent les mêmes mots.

M. NESBITT: Ceci est également une compagnie de force motrice. C'est une entreprise et son entreprise est définie. La charte définit l'entreprise.

M. SPROULE: C'est une entreprise dont le but est le même. Elle doit avoir un quai, des docks et des navires. Si vous vous présentiez devant les tribunaux avec deux lois, l'une pour une compagnie de force motrice et l'autre pour une association de minotiers, assurément la cour déciderait qu'il doit y avoir quelque différence d'interprétation entre un négoce et une entreprise; et si ces deux mots veulent dire la même chose, ne vaudrait-il pas mieux adopter une phraséologie qui s'appliquerait à toutes les compagnies? Alors, il n'y aurait aucun doute, cela serait compris par tout le monde et par les tribunaux.

L'hon. M. PUGSLEY: L'article 3, paragraphe "a" dit:

Exercer l'industrie d'acheter, vendre, emmagasiner, expédier, etc.

Si vous dites "exercer l'industrie d'acheter, vendre, emmagasiner, expédier, etc." le mot "entreprise" ne saurait convenir. Ce ne serait pas le mot propre en pareil cas. Donc, en premier lieu, nous autorisons cette compagnie à exercer l'industrie de vendre. On parle de cela ordinairement comme étant une industrie. On ne parle pas d'une entreprise de chemin de fer comme étant une industrie dans le même sens que lorsqu'il s'agit de vendre. Puis, lorsque vous arrivez au paragraphe "b" vous décrétez qu'afin de permettre à la compagnie de mieux exercer l'industrie qu'elle est autorisée à exercer par l'article précédent, elle est autorisée a affréter des navires, etc. A mon avis le mot "industrie" est donc plus convenable que le mot "entreprise" dans un bill de ce genre.

M. ROCHE: Je veux poser une question au ministre des Finances relativement à la dernière partie du paragraphe "a" de l'article 3:

Peut construire, acquérir, exploiter, donner ou prendre à bail, vendre des élévateurs à blé, à grain ou autres produits ou autrement en disposer, et elle peut acquérir, louer et utiliser de la force hydraulique, électrique ou autre pour les besoins desdites opérations, et peut exercer le négoce d'entreposeur et de propriétaire d'élévateur;

Je veux demander au ministre des Finances qui sait que les producteurs de grain ont dernièrement envoyé ici une délégation auprès du Gouvernement au sujet de la prise de possession par le Gouvernement et de l'exploitation sous sa direction des élévateurs des têtes de ligne, si, en vertu de cet article, le bill confère à la compagnie certains droits qui seraient de nature à créer des embarras au Gouvernement et à lui occasionner des dépenses au cas où il voudrait mettre ce programme à exécution. Est-ce que ce bill confère des droits que le Gouvernement serait obligé d'acheter au cas où il déciderait d'accéder à la demande des producteurs de grains?

L'hon. M. FIELDING: Je suis d'opinion que le bill n'aurait pas cet effet. Ce bill autorise tout simplement la compagnie à faire certaines choses qu'un particulier pourrait faire et qu'elle est autorisée à faire en sa qualité de corps constitué. Je ne crois pas que le bill confère des droits acquis qu'il nous faudrait acheter. Il est possible que la compagnie croie qu'elle aurait de pareils droits.

L'hon. M. OLIVER: J'aimerais avoir une explication des dispositions de cet article 3.

L'hon. M. FIELDING: Peut-être qu'il vaudrait mieux renvoyer la discussion.

M. SPROULE: Je propose le renvoi.

(La motion est adoptée.)

2e LECTURE

Du projet de loi (n° 140) provenant du Sénat et tendant à faire droit à Frederick Gustin McArthur.

3e LECTURE

Après délibération en comité général, de deux projets de loi:

Le 1er (n° 86), déposé par M. J. D. Taylor, concernant la Western Canada Power Company;

Le 2e (n° 112), déposé par M. Verville, constituant en corporation l'ordre indépendant des rechabites.

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre reprend la discussion des subsides.

M. MONK: Je ne crois pas que l'item du quai de Becancour ait été adopté.

L'hon. M. PUGSLEY: Il a été adopté.

M. MONK: Eh! bien, mon honorable ami m'a invité à critiquer chacun de ces item C'était une tâche que je n'étais guère disposé à entreprendre, mais nous avons posé une question ou deux relativement à ce quai de Bécancour. Mon ami sait que nous avons découvert que l'on était à construire ce quai pour la plus grande commodité du chemin de fer Delaware et Hudson. J'ai demandé qui avait pétitionné pour avoir ce quai, et l'honorable ministre des Postes (M. Lemieux) m'a dit que le quai avait été demandé par la compagnie du chemin de fer Delaware et Hudson. Mon honorable ami le ministre des Travaux publics connaît assez le pays pour savoir qu'à Trois-Rivières nous avons trois de nos propres chemins de fer, le chemin de fer canadien du Pacifique, le chemin de fer Canadian-Northern et le chemin de fer transcontinental, construit par nous-mêmes, les autres ayant été libéralement subventionnés par le pays. C'est afin de permettre à la compagnie du chemin de fer Delaware et Hudson de faire traverser le Saint-Laurent au bois du district de Trois-Rivières, du bois à pâte probablement, de charger ce bois sur ses wagons et de le transporter aux Etats-Unis, que l'on construit ce quai. En réalité, nous construisons le quai pour la commodité d'un chemin de fer américain, qui enlève à Trois-Rivières, à ces trois chemins de fer, le transport du bois qui leur appartient de droit. Je demande à mon honorable ami si c'est là une ligne de conduite sage et éclairée. Mon honorable ami le ministre les Postes—je ne dis pas cela pour l'en blâmer le moins du monde—est, je crois, l'un des directeurs de la compagnie du chemin de fer Delaware et Hudson. Je dis ceci afin de démontrer jusqu'à quel point nous pourrions critiquer, si nous examinions chacun de ces item. Je n'ai nul désir de retarder le ministre. De fait, mon désir est d'abréger, en ce qui concerne ma propre province de Québec, non seulement pour la raison que j'ai donnée à mon honorable ami, mais mon honorable ami sait que nous sommes ici très peu de députés de la province de Québec, ce soir. De fait, j'éprouve la sensation d'un convive isolé dans une salle de banquet restée déserte, car, à part l'avocat général et l'honorable député de Dorchester...

L'hon. M. PUGSLEY: Si mon honorable ami plaidait très fortement contre un item, il pourrait me convaincre.

M. MONK: En l'absence de nos collègues je n'aime pas à critiquer des item dont ils ont obtenu l'insertion dans le budget. Depuis que je suis membre de cette Chambre, j'ai essayé de mon mieux, mais, en dépit de mes efforts, je n'ai jamais réussi à faire inscrire un item dans les prévisions du ministère de mon honorable ami, et je me trouve en conséquence dans une position tout à fait différente de celle qu'occupent ceux qui peuvent en faire inscrire sans même être obligés de se donner la peine d'être présents pour les expliquer. Cette manière de critiquer les prévisions budgétaires est loin d'être satisfaisante, et j'espérais que le comité chargé d'amender les règlements de la Chambre nous donnerait cette année l'occasion de suggérer quelques changements quant à la manière de voter les crédits. Je ne crois pas qu'il y ait au monde une assemblée votant des subsides où les crédits soient adoptés de cette manière. Pareil mode de procéder n'existe dans aucun autre corps délibérant ou législatif. Si je faisais ce que je suppose que l'on faisait autrefois au sujet de ces prévisions, je poserais la même question qu'au sujet de Bécancour relativement à tous les autres item couvrant plus de deux pages, et je retiendrais le ministre ici jusqu'à une heure très avancée. En dehors des autres objections que j'ai mentionnées avant la suspension de la séance à six heures, je n'ai pas l'intention de faire cela, et je me demande s'il n'y aurait pas un moyen plus facile d'examiner ces prévisions relatives à la province de Québec, car je ne puis affirmer ici certaines choses en l'absence de ceux qui représentent les comtés, vu que ce que je dirais pourrait être sujet à objection et pourrait être rectifié s'ils étaient ici. Ces deux pages de crédits entraînent une dépense de près de trois quarts de million, et, comme mon honorable ami l'admettra, elles ouvrent la voie à une dépense beaucoup plus considérable, car bon nombre de ces entreprises ne sont que des débuts. J'ignore si ce que je vais suggérer à mon honorable ami est acceptable ou non, car le très important comité relatif aux courses siège maintenant pour la dernière fois, nous avions tous promis d'y être et l'invitation qu'on m'a faite de venir ici était tout à fait inattendue.

Le ministre croit-il qu'il pourrait déposer sur le bureau de la Chambre un relevé succinct qui pourrait être inséré dans les "Débats" et qui donnerait les réponses aux questions généralement posées au sujet de ces prévisions, c'est-à-dire la date et le montant, l'évaluation primitive des travaux pour lesquels il demande un crédit, le montant de l'entreprise à l'origine, les noms des entrepreneurs, les soumissions, si l'on en a demandées, si elles ont été demandées par la voie des journaux, les dépenses jusqu'à cette date, la somme nécessaire pour achever les travaux, les recettes perçues et la somme dépensée pour l'entretien au cours de l'année précédente? Toutes les questions que l'on pourrait poser en comité général constitué tel qu'il l'est ce soir, ne sauraient dépasser cela. Il nous faut prendre du temps et épuiser toutes les formalités de la procédure pour avoir des réponses à ces questions. Il me semble que si le ministre pouvait réserver l'un de ces item de Québec, et, à une prochaine séance du comité, déposer sur le bureau de la Chambre une déclaration qui serait inscrite aux "Débats", je serais parfaitement satisfait. Je crois que cela abrégerait de beaucoup le travail du comité et celui de mon honorable ami. Il y a parmi les crédits relatifs à Québec deux item sur lesquels j'aimerais attirer l'attention de mon honorable ami. L'un est un crédit de $60,000 pour améliorations dans la rivière Richelieu. C'est là un item très considérable et qui nécessitera quelque discussion. Il y a un autre crédit pour un quai de grande navigation à Sorel. $86,000 ont été votés pour cela l'an dernier et l'on demande encore $42,000. Comme mon honorable ami le sait, sans aucun doute, ce quai a glissé dans le fleuve et on est à le reconstruire.

L'hon. M. PUGSLEY: Sur un autre plan.

M. MONK: Oui. Il serait regrettable de ne pas discuter un peu ces deux crédits. En ce qui concerne les autres, mon honorable ami verra que l'on ne saurait poser d'autres questions que celles que j'ai énumérées dans ce mémoire. Mon honorable ami n'étant pas très renseigné sur la province, je pourrais être tenté de prolonger indûment la discussion. Les députés qui représentent ces comtés ne sont pas ici. Je suggère cela dans le but d'abréger les travaux du comité et de ménager le temps de mon honorable ami. Si cette proposition est acceptable, je ne retarderai pas le ministre et le comité en posant les mêmes questions au sujet de chaque article.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne crois pas qu'il soit à propos d'accepter la proposition de mon honorable ami, relativement à la province de Québec. Je crois qu'en matière de travaux publics nous devrions avoir la même règle pour toutes les provinces. Je crois qu'il est très avantageux de discuter les crédits. Je tire moi-même profit des critiques qui viennent des deux côtés de la Chambre. Nos honorables collègues qui sont au courant des travaux publics que l'on passe en revue peuvent offrir des arguments en leur faveur lorsqu'on critique ces travaux. Il y a encore cette autre objection que la proposition émise aurait pour effet de faire remettre à plus tard les crédits pour Québec, car, tant qu'un item est remis à plus tard, la résolution ne peut être adop-

tée et nous ne sommes guère plus avancés. Je désire continuer ce soir à examiner les crédits de Québec, parce que j'ai informé les députés de Québec que ces crédits seraient discutés, et en même temps j'ai informé d'autres de nos honorables collègues que le comité s'occuperait probablement des crédits de Québec, du Manitoba et de la Colombie-Anglaise. Je regrette que mon honorable ami (M. Monk) soit forcé d'aller au comité du pari aux courses.

M. MONK : J'ai fait cette proposition pour la commodité du ministre et du comité. C'est la dernière séance de ce comité, nous avons tous promis d'y être et il faut nécessairement que j'assiste à cette séance.

L'hon. M. PUGSLEY: S'il y a quelque article que mon honorable ami désire discuter, il pourra le faire lorsque la question du dragage dans Ontario ou Québec viendra en discussion.

M. MONK: En faisant cette observation je n'avais en vue que de faciliter l'adoption des crédits, et non de l'entraver.

L'hon. M. PUGSLEY: Très bien; alors nous pouvons continuer l'examen des crédits relatifs à Québec.

Cabano, quai d'abordage sur la rive ouest du lac Témiscouata, $3,500.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce quai doit coûter $3,500, et nous espérons que ce crédit suffira.

M. R. L. BORDEN: Ces travaux se font-ils à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY : Probablement, mais je n'en suis pas sûr.

M. R. L. BORDEN: Pourquoi le ministre n'en est-il pas sûr?

L'hon. M. PUGSLEY: Parce que, lorsqu'il s'agit d'un chiffre inférieur à $5,000 et que l'ingénieur ordinaire est d'avis que les travaux peuvent se faire en régie à meilleur marché, nous employons quelquefois ce système.

M. R. L. BORDEN: Le département a-t-il reçu un rapport quelconque établissant qu'il y aurait avantage à faire exécuter ces travaux en régie plutôt que de les adjuger sur soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. R. L. BORDEN: Qui est-ce qui décide en pareils cas?

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur en chef, sous réserve de la décision du ministre.

M. R. L. BORDEN: Sur quoi se base l'ingénieur en chef pour décider?

L'hon. M. PUGSLEY: Sur les circonstances, l'éloignement de la localité, le peu de probabilité de trouver des soumissionnaires.

M. R. L. BORDEN: S'agit-il ici d'une localité écartée?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas très écartée.

M. MICHAUD: C'est un centre manufacturier assez important.

L'hon. M. PUGSLEY : Beaucoup de gens sont d'opinion que, lorsqu'il s'agit de construction en coffrage, il est plus avantageux de faire exécuter ces travaux en régie qu'à l'entreprise, si l'on peut trouver un bon conducteur qui surveille les travaux et se procure du bois de bonne qualité. D'après la loi, nous pouvons user de la même discrétion même lorsqu'il s'agit de travaux dont le coût excède $5,000.

M. LENNOX: Vous en tenez-vous à cela?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, le plus souvent.

M. LENNOX: N'y a-t-il pas beaucoup d'exceptions?

L'hon. M. PUGSLEY : Pas beaucoup, mais un certain nombre. En cas d'urgence, ou dans certains cas, tels que la réparation d'un vieux quai, où nous jugeons que le travail peut mieux se faire en régie nous en agissons ainsi.

M. LENNOX: Il faut toujours que les circonstances soient exceptionnelles?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. LENNOX: C'est bien là ce que veut dire le ministre?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, c'est ainsi que j'interprète la loi.

M. LENNOX: Le ministre se guide sur ce principe qu'il faut qu'il y ait des circonstances exceptionnelles, sans lesquelles il suit la loi?

L'hon. M. PUGSLEY : C'est ce que perscrit la loi.

M. LENNOX: Je connais la loi tout aussi bien que le ministre, mais je veux savoir ce que vous faites.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre a la loi pour guide et il agit en conséquence.

M. LENNOX: En réalité, à moins de circonstances exceptionnelles qui le justifient de suspendre la loi, le ministre s'y soumet constamment?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, le ministre ne saurait avoir l'idée de violer la loi.

M. DANIEL: Voyez le sourire.

M. R. L. BORDEN: Jusqu'à présent, je ne vois rien qui puisse me faire croire que

ces travaux ne dussent pas être adjugés sur soumissions.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne sache pas que je puisse donner aucune raison pour que ces travaux ne soient pas adjugés sur soumissions selon la méthode ordinaire.

M. R. L. BORDEN: Le ministre dit qu'il est un peu moins dispendieux de faire faire ces travaux en régie avec un bon conducteur ou inspecteur. Est-ce sur le conducteur ou sur l'inspecteur que compte le ministre?

L'hon. M. PUGSLEY: Les deux termes s'emploient indifféremment; nous nous servons généralement du mot conducteur.

M. R. L. BORDEN: Est-ce qu'une fois on n'a pas employé un tailleur comme surveillant de travaux publics?

L'hon. M. PUGSLEY: Quel tailleur?

M. R. L. BORDEN: J'oublie son nom, mais il était tailleur de profession, et cela se passait dans le Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a longtemps de cela. Sous l'ancien gouvernement conservateur, un entrepreneur de pompes funèbres fut choisi conducteur des travaux.

M. R. L. BORDEN: Il me semble que son métier le rendait plus propre à ce travail que s'il eût été tailleur.

M. DANIEL: Le chef de l'opposition veut parler de la construction d'une salle d'armes à Sussex, où la direction des travaux fut confiée à un tailleur.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami (M. Daniel) devrait bien s'abstenir de fourrer son nez là-dedans. Quand cela s'est-il passé?

M. DANIEL: Depuis que le Gouvernement actuel est au pouvoir.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a bien longtemps.

M. LENNOX: Bien trop longtemps.

L'hon. M. PUGSLEY: Je pense que je me rappelle la personne dont veut parler l'honorable député. C'est un homme capable et de beaucoup d'expérience.

M. DANIEL: Comme tailleur?

L'hon. M. PUGSLEY: Non; c'est un homme capable en toutes choses, et qui s'acquitte habilement et fidèlement de la tâche qu'on lui confie.

M. DANIEL: Je puis ajouter que ce célèbre tailleur continua ses fonctions d'inspecteur longtemps après l'achèvement des travaux, si l'on en croit la déclaration de l'honorable député qui représentait alors le comté de King (N.-B.) dans cette Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY: Si cela a eu lieu, c'est très rarement et cela n'aurait jamais dû se produire. Je ne pense pas que rien de semblable ait eu lieu dans ces dernières années.

M. R. L. BORDEN: Lorsqu'il s'agit d'une bonne chose, on n'en saurait trop avoir; et, si la personne en question était un inspecteur d'un tel mérite, comme le dit le ministre, ses services n'étaient pas moins précieux après qu'auparavant.

L'hon. M. PUGSLEY: Je pense que mon honorable ami de Saint-Jean (N.-B.) fait appel à son imagination quand il avance de telles choses.

M. HENDERSON: Comme l'honorable député de Saint-Jean (N.-B.) je me rappelle que l'inspecteur fut maintenu en fonctions après l'achèvement des travaux.

M. DANIEL: Ma déclaration n'est point imaginaire; elle est basée sur l'assertion positive de l'ancien député de King (N.-B.) que l'on trouvera dans le hansard.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable membre voudra-t-il bien me dire en quoi cela concerne le quai de Cabano?

M. DANIEL: Cela ne le concerne absolument en rien.

M. R. L. BORDEN: Cela se rattache au principe général en discussion, à savoir si ces travaux doivent être adjugés sur soumissions ou se faire à la journée. Le ministre se basait sur la surveillance et l'inspection pour déterminer l'avantage des travaux faits en régie, et j'ai fait observer que cela dépendait de la valeur de l'inspection. Je ne considère point que ce soit le fait d'une bonne administration de choisir un tailleur pour faire diriger la construction d'une salle d'armes.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'est pas question maintenant de l'inspection de ces travaux. Nous tâchons toujours d'employer des hommes expérimentés, et je crois que nous réussissons à en trouver. Dans ces dernières années je n'ai reçu aucune plainte au sujet des inspecteurs.

Cap-à-l'Aigle, réparations au quai, $2,400.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit a pour but de pourvoir aux réparations du quai, d'après l'avis émis par l'ingénieur ordinaire, M. Décary. L'état estimatif des travaux monte à $2,400.

M. R. L. BORDEN: Quand ce quai a-t-il été construit?

L'hon M. PUGSLEY: En 1881 et en 1882. On l'a élargi en 1901.

M. R. L. BORDEN: Est-ce un port libre, ou y perçoit-on un droit?

L'hon M. PUGSLEY: Comme il n'a pas été remis au département de la Marine, le Gouvernement n'en retire aucun revenu.

L'hon. M. LEMIEUX: Je connais bien cette localité. Elle est située dans le comté de Charlevoix, et c'est un lieu de villégiature sur le Saint-Laurent. Un steamer du Gouvernement fait le service entre la Rivière-Ouelle, Saint-Irénée, Cap-à-l'Aigle, la Malbaie et le terminus d'un des embranchements de l'Intercolonial. C'est à la demande de la compagnie du Richelieu que cette somme a été inscrite au budget.

M. R. L. BORDEN: Quelle règle le gouvernement suit-il pour transférer ou ne pas transférer les quais du département des Travaux publics au département de la Marine?

L'hon. M. PUGSLEY: On n'a jamais suivi aucune règle.

M. R. L. BORDEN: N'est-il pas temps qu'il y en ait une?

L'hon. M. PUGSLEY: Il est temps, mais ce n'est pas une chose facile à établir. Le ministre de la Marine et des Pêcheries et moi-même nous en occupons actuellement. Je puis dire que cette question n'est pas nouvelle; elle a existé sous tous les gouvernements, depuis la confédération. Supposons que je transfère ce quai au département de la Marine. On commencerait sur-le-champ à y prélever un droit de quayage. Le cultivateur qui apporte une demi-douzaine de sacs de pommes de terre devra payer un droit. Rapporte-t-il chez lui un baril de farine, il paiera le quayage. Le revenu annuel provenant de ces taxes est peu élevé, mais c'est un fardeau sur le cultivateur. C'est la raison qui, dans plusieurs circonstances, m'a fait hésiter à opérer un transfert. Nous cherchons à élaborer un système d'après lequel nous puissions imposer une taxe annuelle sur les propriétaires des bateaux à vapeur, de manière que les cultivateurs n'aient point à payer de droits de quai. Il se peut que nous réussissions à résoudre la question dans ce sens.

M. R. L. BORDEN: Je crois qu'il est désirable que cela se fasse; car, en admettant que cette taxe soit ce que le ministre appelle un fardeau sur les cultivateurs, il n'est pas juste qu'on l'impose aux cultivateurs d'une certaine partie du pays tandis que ceux d'une autre région en sont exempts. C'est pourquoi je crois que l'on devrait adopter un système quelconque; et celui que propose le ministre semble avoir du bon. On ne saurait tolérer plus longtemps l'état de choses actuel.

M. HENDERSON: Dans mon comté, les pêcheurs qui débarquent leur poisson sur le quai son obligés de payer le quayage, ce qui n'existait pas avant que le quai fût réparé. Je ne vois pas pourquoi, dans certaines parties du pays, il n'y aurait point de quayage, tandis qu'on en prélève dans mon comté parce que le quai a été transféré au département de la Marine. Il ne devrait y avoir qu'une seule règle pour tous. Il m'importe peu que l'on perçoive un droit sur le quai en discussion, ou qu'on en exempte celui dont je parle, car le total des droits perçus sur ce dernier est si peu élevé qu'autant voudrait l'abolir. Le port coûte au Trésor public un peu plus de $30,000, et un seul bateau y est entré l'année dernière.

M. WRIGHT: Si j'ai bien compris, l'honorable ministre a dit que ces quais sont libres tant qu'ils dépendent du département de la Marine et des Pêcheries.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est bien cela. Mon honorable ami insiste-t-il pour que le quai de Gravenhurst soit transféré immédiatement au département de la Marine et des Pêcheries.

M. WRIGHT: Le quai n'est pas prêt d'être achevé, à moins qu'on n'y travaille un peu plus vite.

L'hon. M. PUGSLEY: Il sera achevé en temps opportun.

M. LENNOX: Je ne crois pas que le ministre ait absolument raison de parler ainsi. L'année dernière la question fut débattue à la Chambre, et il fut décidé que l'on allait adopter un système qui s'appliquerait pour ainsi dire automatiquement. On devrait appliquer un système régulier et ne point laisser au ministre à décider s'il y a lieu ou non d'opérer le transfert. Si je suis bien informé, il est arrivé dans plusieurs cas, l'année dernière, que le salaire de l'agent chargé de percevoir les droits du quai était égal et quelquefois bien supérieur au montant des droits perçus.

M. LENNOX: Je crois que les gardiens de quais, dans bien des cas, reçoivent plus qu'un tant pour cent. Je ne suis nullement d'avis d'imposer aucune taxe dont le revenu serait insignifiant comparé aux dépenses effectuées, mais je crois que l'on devrait adopter un système uniforme.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a environ vingt ans, l'ancien Gouvernement avait fait construire un quai sur un lac des cantons de l'Est; ce quai n'ayant jamais été transféré au département de la Marine, l'ancien Gouvernement n'y avait jamais perçu aucun droit. Environ un an après mon arrivée au ministère on me conseilla de transférer le quai en question au département de la Marine. Naturellement, j'informai les intéressés que l'administration allait prélever un droit de quai. Tout le monde se souleva. C'était une chose monstrueuse, disait-on. Sous les deux gouvernements, les gens avaient jouit librement de l'usage de

ce quai, et maintenant on allait leur imposer une taxe pour s'en servir. Il s'ensuivit que, à tort ou à raison, je ne fis point le transfert.

M. R. L. BORDEN: Cela ne fait que démontrer davantage la nécessité d'un système quelconque.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est vrai, mais ce n'est pas facile à trouver. Il y a deux quais, l'un à Digby dans la Nouvelle-Ecosse, et l'autre à Campbellton, Nouveau-Brunswick, qui rapportent un tiers du montant total des droits de quai perçus dans tout le Dominion.

M. BRADBURY: L'année dernière, j'attirai l'attention sur ce qui se passe à Selkirk où il existe un quai dépendant directement du département des Travaux publics. On y a dépensé des sommes considérables, et, si je suis bien informé, il a été question de transférer ce quai au département de la Marine et des Pêcheries. Je ne tiens nullement à ce que ce changement ait lieu, si l'on doit y prélever un droit de quai; mais voici ce qui s'y passe: Il est supposé y avoir un gardien de quai; cet homme est un banquier indépendant qui, avec l'autorisation du département, je suppose, perçoit un certain droit sur chacun des bateaux à vapeur et des bateaux de pêche qui utilisent le quai. Si je suis bien informé il perçoit annuellement quelque chose comme $300 dont le Trésor public ne reçoit pas un cent. Tout va dans sa poche, et cependant il ne fait rien que je sache. En général le quai est virtuellement occupé par le capitaine William Robertson, le marchand de bois le plus important de cette localité et dont les marchandises encombrent constamment le quai.

L'Etat ne retire absolument aucun profit de ces droits qui sont à la charge des propriétaires de bateaux. Je préférerais que l'on supprimât ces droits et qu'on le déclare quai de l'Etat.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis surpris de ce qu'avance mon honorable ami, car pour qu'un gardien de quai ait été nommé, il faut que le quai ait été transféré au département de la Marine. Mon département ne nomme point de gardiens de quais.

M. BRADBURY: Il est possible que je me trompe en disant qu'il est gardien de quai; du moins, il perçoit les recettes et les encaisse.

L'hon. M. PUGSLEY: Y a-t-il un capitaine de quai à Selkirk?

M. BRADBURY: Pas que je sache, à moins que cet individu ne fasse fonction de capitaine de port.

M. R. L. BORDEN: Il est peut-être inspecteur.

M. LOGGIE: En allant aux renseignements, vous constaterez que le gardien de port ne retient que 1 p. 100 des recettes.

M. BRADBURY: J'ai maintes fois feuilleté le rapport de l'auditeur général pour m'éclairer sur le mode de rémunération de cet individu et je n'ai pas réussi à y trouver le moindre renseignement sur l'usage fait des recettes perçues; seulement, je sais que ces recettes existent.

L'hon. M. PUGSLEY: Je donnerai ordre de faire les recherches voulues à cet égard.

M. R. L. BORDEN: Ce crédit est définitif, sans doute?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

Carlton, réfections du quai, $1,500.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est inscrit ici, sur la proposition de l'ingénieur ordinaire, M. Amyot. La construction de ce quai date de 1882-1883.

M. J. D. TAYLOR: Carlton est paraît-il, un lieu de villégiature et par conséquent, d'après le rapport de l'ingénieur, il importe de veiller au bon entretien du quai. Seulement, il est assez singulier qu'on ait fait coïncider ces rapports avec le mois du scrutin. Les travaux qui se sont effectués en régie datent du 5 octobre. Voici la description de l'ouvrage:

Les anciens ouvrages protecteurs de la grève situés à quelques arpents du quai ont été remplacés par une construction en troncs d'arbres de 350 pieds de longueur, sur 6 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur, avec remplage.

Je tiendrais à savoir en quoi cet ouvrage diffère des travaux protecteurs de la grève sur le fleuve Fraser, au sujet desquels il existait, nous a-t-on dit, quelque difficulté d'ordre constitutionnel.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces travaux protecteurs de la grève construits à Carlton ne sont autre chose que le renouvellement d'ouvrages construits de vieille date. Le Gouvernement peut parfaitement faire les réfections voulues aux ouvrages qu'il a construits et qui sont en mauvais état.

M. J. D. TAYLOR: Alors il serait sans doute parfaitement légitime et régulier de présenter une demande en obtention de réfections d'anciens ouvrages protecteurs de la grève?

L'hon. M. PUGSLEY: Si ces ouvrages ont été construits au début par le gouvernement fédéral, pareille demande, à mon avis, ne serait nullement irrégulière.

M. R. L. BORDEN: Ce crédit suffira-t-il à l'achèvement des travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, au coût estimatif, $1,500.

M. R. L. BORDEN: Quel est le chiffre des recettes perçues, l'an dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a pas eu de recettes; le transférement de cet ouvrage n'a pas eu lieu.

Châteauguay, quai sur la rive sud du lac Saint-Louis, entre Woodland et Bellevue, renouvellement d'un crédit de $2,900, périmé, $8,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Le besoin de cet ouvrage, nous dit-on, se fait vivement sentir, afin de permettre aux navires de faire escale.

M. LENNOX: Cet ancien crédit de $2,900 faisait-il partie d'un crédit plus élevé?

L'hon. M. PUGSLEY: Il figurait au budget un crédit de $3,000 sur lequel on n'a dépensé que $73.25. Le reste de cette somme est devenu périmé.

M. R. L. BORDEN: Comment ce travail se fera-t-il?

L'hon. M. PUGSLEY: Avec concurrence et publicité, et à l'entreprise, comme d'ordinaire.

M. R. L. BORDEN: Y existe-t-il quelques quais?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y existe bien un quai privé tombant en ruines; mais le public comprend que ce quai ne lui est d'aucune utilité. Nous avons reçu du conseil municipal une résolution nous pressant de faire construire cet ouvrage. On compte que les expéditions se faisant de ce quai s'élèveront à $100,000 au moins par année et comprendront des articles tels que foin, bestiaux, fruits et produits agricoles en général. C'est une importante localité.

Chicoutimi, travaux d'amélioration du quai, $15,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit ici de l'achèvement de travaux déjà donnés à l'entreprise, consistant en travaux d'amélioration à la rivière Saguenay à Chicoutimi, ainsi qu'en travaux de reconstruction et de réfections, à l'ancien quai de l'Etat, à cet endroit.

M. R. L. BORDEN: Quel est le chiffre de la dépense globale?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit suffira au parachèvement des travaux. Le montant de l'entreprise est de $55,455.

M. R. L. BORDEN: Quelle est la nature des améliorations?

L'hon. M. PUGSLEY: Le prolongement de l'ancien quai.

M. R. L. BORDEN: Alors, pourquoi appelle-t-on cela "travaux d'amélioration du port"?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a quelques travaux supplémentaires pour renouvellement de l'ancien quai de l'Etat. Ces travaux se feront en régie.

M. R. L. BORDEN: S'agit-il réellement de construction de quai ou de travaux d'amélioration d'un port? Je croyais que sous cette rubrique: "travaux d'amélioration du port" il figurait toujours des travaux de dragage.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y figure des travaux de dragage ainsi que la constructoin d'un quai.

M. R. L. BORDEN: C'est une somme assez ronde pour un quai.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce quai aura une superstructure en béton. Ce sera un beau et excellent quai. Chicoutimi est une ville importante.

M. ARMSTRONG: Combien la ville compte-t-elle de milliers d'habitants?

M. GIRARD: Cinq mille.

M. LENNOX: Cette expression: "travaux d'amélioration au port" ne comporte certainement pas l'interprétation qu'en a donnée le ministre. Cette expression ne présenterait pas à l'esprit des membres du comité uniquement l'idée de la construction d'un quai.

En pareille circonstance le département, à mon avis, ferait preuve de plus de sincérité en demandant l'ouverture d'un crédit affecté à un quai. L'expression "travaux d'amélioration de port" s'applique à des travaux comme ceux qui s'exécutent au port de Montréal. Mais là où il existe tout simplement un quai, appelons-le quai et alors le comité saura à quoi s'en tenir.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous n'inaugurons pas de nouveau système à cet égard. Les travaux d'amélioration au port de Québec renferment des travaux de dragage et la construction de quais et il en est ainsi à Montréal. Les ouvrages construits aux rapides Saint-André, sur la rivière Rouge, figurent encore parmi les "travaux d'amélioration". A Chicoutimi, ces travaux se sont effectués à différentes époques et on a cru qu'en les faisant figurer sous cette rubrique, il serait plus facile d'éclairer le comité sur toutes les dépenses se rattachant à ce port.

M. LENNOX: Je croyais avoir rendu ma pensée suffisamment sensible. Peut-être le ministre n'a-t-il pas prêté l'oreille à mes explications. Il a répété à peu près ce que j'avais dit. A mon avis, quand il existe divers genres de travaux, l'expression "travaux d'amélioration du port" est acceptable; mais quand il s'agit tout simplement de la construction d'un quai, cette expression de portée générale ne s'appliquerait pas. Une somme de $55,000 affectée à un quai est fort élevée; mais on trouverait moins matière à critique dans l'affectation de pareille somme aux travaux d'amélioration d'un port.

M. R. L. BORDEN: S'agit-il d'un ancien quai ou d'une construction neuve?

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit d'une construction neuve.

M. R. L. BORDEN: Le ministre a mentionné l'existence d'un vieux quai.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, le quai primitif de l'Etat. Il a fallu y apporter quelques réfections. Les travaux dont il s'agit constituent un prolongement de la jetée de l'Etat.

M. R. L. BORDEN: Le ministre apporte des réfections à l'ancien quai et il construit le prolongement.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. ARMSTRONG; Le ministre voudrait-il bien nous donner les dimensions de la jetée et nous indiquer les matériaux mis en œuvre?

L'hon. M. PUGSLEY: Cet ouvrage renferme un lopin de terre de 500 pieds de longueur sur le front de rivière, sur une largeur moyenne de 190 pieds, vis-à-vis de la propriété de la compagnie Côté et Boivin, du côté d'aval du quai de l'Etat. 50 pieds du parement extérieur de la structure sont du côté du pont, et l'ouvrage est à 15 pieds au-dessus du niveau des basses eaux. Un mur de soutènement à parement non jointif affermi au moyen d'un encoffrement en charpente, de 31 pieds de longueur, se prolonge sur une distance de 500 pieds, en aval de la rivière dans la direction de l'ouest, presque à angle droit avec l'ancienne jetée.

Puis l'étendue de terrain réservée, des côtés nord et est, pour le mur de soutènement neuf sera remplie de matériaux tirés du lit de la rivière, par des dragages pratiqués à 15 pieds aux basses eaux, vis-à-vis du mur de soutènement. Les steamers de la compagnie Richelieu-Ontario desservent cette ville. Il existe, à Chicoutimi, une fabrique de pâte de bois qui expédie se produits en Europe. Nous approfondissons graduellement le Saguenay, de sorte que les vapeurs naviguant sur l'océan pourront aborder à ce quai. Le terrain sur lequel cet ouvrage se construit est la propriété de l'Etat.

M. R. L. BORDEN: Quel est le chiffre des recettes perçues à l'ancien quai, l'an dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: Le représentant de Chicoutimi-Saguenay (M. Girard) me dit que, l'an dernier, ces recettes ont atteint le chiffre de 2,000.

M. R. L. BORDEN: L'honorable député pourrait peut-être nous dire ce qui nécessite la construction de cet important agrandissement?

M. GIRARD: Le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean dessert Chicoutimi et décharge ses marchandises sur le quai. Une grande quantité de marchandises à destination de Québec et Montréal sont transbordées sur ce quai, car les prix de transport par bateaux sont moins élevés que par voie ferrée. Chicoutimi est le terminus du chemin de fer.

M. R. L. BORDEN: A cet endroit, est-ce qu'on transborde les marchandises, du chemin de fer au bateau?

M. GIRARD: Oui.

M. R. L. BORDEN: Et le trafic est-il en progrès?

M. GIRARD: Le trafic croît d'année en année. Plusieurs compagnies y exploitent des scieries mécaniques et elles utilisent ce quai, en été.

M. R. L. BORDEN: Ce crédit suffira-t-il pour l'achèvement des travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Non; on compte qu'il faudra $9,000 de plus.

Cap de Chatte.—Prolongement de la jetée directrice, à l'embouchure de la rivière, renouvellement d'un crédit de $4,000 périmé, $2,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette jetée directrice a pour objectif de diriger le courant, de manière à tenir le chenal libre et dégagé.

M. LENNOX: Pourquoi n'a-t-on pas dépensé ces $2,000?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est là un de ces ouvrages dont nous avons décidé d'ajourner la construction, l'an dernier, à raison de la diminution des recettes.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit de la reconstruction de l'ancien quai acheté à la compagnie de navigation Richelieu-Ontario. Le coût estimatif des travaux est de $7,000 et le prix payé pour l'ancien quai est d'environ $2,000. Il nous faudra $4,000 pour terminer les travaux.

M. R. L. BORDEN: Pourquoi avez-vous acheté ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous l'avons acheté, parce que nous avons pensé que l'intérêt public demandait que l'Etat devînt propriétaire de ce quai, et en outre nous avons réussi à l'obtenir à très bas prix.

M. LENNOX: De quoi ce quai se compose-t-il? Ce sont de bons matériaux, sans doute et non pas de sciure de bois?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est là qu'un nom. Je compte bien que l'honorable député a encore cinquante ans à vivre; mais lorsqu'il mourra, j'espère qu'on ne trouvera pas le mot sciure gravé dans son cœur.

M. R. L. BORDEN: Il est plus probable qu'on trouvera ce mot gravé dans le cœur du ministre. Le ministre entend-il exploiter sur une vaste échelle cette industrie d'achat de quais?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, pas sur une vaste échelle. Nous en achetons, quand nous réussissons à les obtenir à bon marché et quand l'intérêt public le demande.

M. ARMSTRONG: Quelles observations a-t-on présentées au ministre, pour l'engager à acheter ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Le député du comté, ainsi que le ministre de la Marine, ont tous deux fortement conseillé l'achat de ce quai, comme étant d'intérêt public. Ce quai est situé dans le comté de Chambly-Verchères.

M. R. L. BORDEN: Quand l'Etat a-t-il acquis ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce quai a été acheté en exécution d'un décret du conseil, du 1er avril 1909.

M. LENNOX: La compagnie de navigation Richelieu-Ontario continue-t-elle à utiliser ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: L'avocat général m'informe que la compagnie utilise ce quai. Cette compagnie a sans doute passé une convention avec le ministère de la Marine, sous forme de bail; sinon, le ministre de la Marine, à la dernière session, s'est fait autoriser à exiger une redevance. Le quai n'a pas encore été transféré au ministère de la Marine et ce transférement n'aura lieu que lorsque les travaux seront terminés. Le coût global s'élèvera à $9,000. Le prix versé pour le quai est de $2,000.

M. ARMSTRONG: Quel est le chiffre des recettes?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne saurais dire. Il se fait là force trafic en matière de produits agricoles, de poissons, et de produits industriels.

M. LENNOX: Ce quai était sans doute en mauvais état, lorsque le Gouvernement l'a acheté?

L'hon. M. PUGSLEY: Il avait besoin de réfections. L'ingénieur ordinaire déclare, dans son rapport, que les fondations sont excellentes; que la partie du quai submergée est saine et en tout aussi bon état de conservation que si elle était neuve.

Doucet's-Landing, quai en pilotis, pour achèvement des travaux, $2,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est affecté au paiement de certains soldes qui restent dus sur ces travaux, ainsi qu'à l'achèvement des réfections de la chaussée partant de la route publique en se rendant au quai.

M. LENNOX: Quel est le chiffre du coût global?

L'hon. M. PUGSLEY: On compte que $10,000 suffiront; et comme il a été versé $8,587.10, il reste un solde de $2,000. Il s'agit ici d'un quai de grandes dimensions: 163 pieds et demi de longueur, sur 12 pieds de profondeur aux basses eaux. Il est situé près du chemin de fer.

M. R. L. BORDEN: Est-ce un quai neuf?

L'hon. M. BUREAU: Oui.

M. R. L. BORDEN: Où est-il situé?

L'hon. M. BUREAU: Il est situé au terminus du Grand-Tronc, venant d'Arthabasca. C'est vis-à-vis des Trois-Rivières. La compagnie du Grand-Tronc est propriétaire d'un quai à cet endroit et il lui a fallu verser une certaine somme pour obtenir le privilège d'avoir accès au quai en discussion. Ce crédit est au bénéfice du trafic et des transports qui vont toujours croissant.

M. LENNOX: Un quai sur pilotis, c'est un genre d'ouvrage économique, n'est-ce pas?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce genre de construction entraîne un peu moins de frais que les quais en charpente; mais un quai sur pilotis peut être un ouvrage permanent. Si je ne me trompe, tous les quais du port de New-York sont sur pilotis.

M. LENNOX: Vous construisez tantôt des quais en charpente, tantôt des quais sur pilotis?

L'hon. M. PUGSLEY: Tout dépend de la facilité qu'offre l'enfoncement des pilotis. S'il existe de bonnes fondations pour l'enfoncement des pilotis, il est sans doute préférable de substituer les pilotis aux encaissements en charpente. Quelquefois, il faut construire des encoffrements en charpente, parce qu'il est impossible d'établir des pilotis. L'ingénieur m'informe que, dans certains endroits où ils ne sont pas exposés à la pression exercée par les glaces flottantes, les ouvrages en pilotis sont aussi bons que les encaissements en charpente.

M. LENNOX: Les quelques ouvrages en pilotis que j'ai vus m'ont paru d'un mérite inférieur. Ils fléchissaient d'un côté et devenaient croches.

L'hon. M. PUGSLEY: A mon passage à Vancouver, j'ai observé que la plupart des quais construits dans cette ville par la compagnie du chemin de fer Canadien-Pacifique sont des quais en pilotis et il en est de même à New-York.

M. R. L. BORDEN: Le ministre a-t-il précisé le chiffre de la dépense à exécuter pour l'achèvement de cet ouvrage?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est définitif.

Pointe-au-Père, réfection et travaux d'amélioration du quai, $4,800.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit ici de réfections et de travaux d'amélioration de quai à la Pointe-au-Père, travaux que demande avec instance l'ingénieur ordinaire, M. Tremblay.

M. R. L. BORDEN: Quel est le chiffre des recettes perçues, l'an dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce quai n'a pas encore été transféré au ministère de la Marine. C'est de ce quai que partent les pilotes qui vont à bord des vapeurs.

M. R. L. BORDEN: Est-ce un crédit définitif?

L'hon. M. PUGSLEY: Il suffira à faire face aux dépenses prévues jusqu'ici. Il est possible qu'avant longtemps, il faille exécuter d'autres travaux.

Fort-William, quai sur la rivière Ottawa, renouvellement d'un crédit de $4,000 périmé, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est affecté à la construction d'un quai public, d'un hangar à marchandises et d'une salle d'attente pour les voyageurs à Fort-William sur la rivière Ottawa, comté de Pontiac. C'est un point d'escale pour le vapeur qui fait le service sur la rivière Ottawa.

M. R. L. BORDEN: Quelles recettes compte-t-on percevoir de ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne saurais dire.

M. R. L. BORDEN: Doit-il être transféré à l'Etat?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce quai sera sans doute transféré à l'Etat et le ministère de la Marine tentera de faire un bail avec la compagnie du bateau à vapeur.

M. LENNOX: Le Gouvernement a-t-il pour habitude de construire ces hangars à marchandises? le fait-il fréquemment?

L'hon. M. PUGSLEY: La construction par l'Etat d'un hangar à marchandises et d'une salle d'attente pour les voyageurs n'est nullement chose insolite. Quand l'honorable député voyagera sur le Saint-Laurent, il constatera qu'aux quais de la Malbaie et de Tadoussac il y a des hangars à marchandises.

M. LENNOX: Sont-ils construits et entretenus par l'Etat.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. ARMSTRONG: Ce crédit est-il définitif?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, il y aura encore $7,600 à payer. Le coût total estimatif est porté à $12,000.

M. PUGSLEY.

M. ARMSTRONG: Quelle est la population de Fort-William?

L'hon. M. PUGSLEY: Fort-William compte environ 1,000 habitants. Au cours de l'été, lorsque les touristes s'y rendent par bateau à vapeur, cette population se grossit considérablement. C'est un excellent endroit de villégiature mais c'est en outre un important centre pour l'expédition des produits agricoles et autres.

M. R. L. BORDEN: Quelles sont les localités desservies par les vapeurs?

L'hon. M. PUGSLEY: Fort-William, n'est guère éloigné de Pembroke. Je ne saurais dire où sont situées les têtes de ligne de steamers. Un vapeur, qui fait le service sur la rivière dessert Fort-William.

Gaspé, quai à eau profonde $50,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est affecté à la construction d'un quai à eau profonde, à Gaspé. Gaspé prend de plus en plus d'importance. Il y a longtemps que cette localité s'affirme, mais son progrès s'accentuera encore davantage, grâce à la construction du chemin de fer Atlantic and Western. C'est un réseau qui se construit à grands frais. Une compagnie de capitalistes anglais engagent près de $3,000,000 dans la construction de cette ligne. Ce chemin de fer sera terminé au cours de l'année prochaine et on se propose de construire un quai, nécessaire pour le service des steamers qui, suivant toutes les prévisions, se rendront à Gaspé, afin de faire raccordement avec ce chemin de fer. La navigation à Gaspé, si je ne me trompe, est ouverte pendant environ dix mois de l'année.

M. HENDERSON: Où Gaspé est-il situé? Pourriez-vous nous donner un aperçu de la situation de ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Si l'honorable député n'a pas encore visité Gaspé, il lui reste un important objectif à réaliser ici-bas.

M. HENDERSON: J'ai bien vu la côte de Gaspé; elle m'a paru d'une étendue presque interminable.

L'hon. M. PUGSLEY: Gaspé est situé à l'extrémité même de la péninsule.

M. R. L. BORDEN: Le ministre a-t-il visité Gaspé?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. HENDERSON: Alors, pas plus que moi le ministre ne saurait en parler de science certaine. Cette côte, si je ne me trompe, n'a pas d'extrémité, c'est une sorte de demi-cercle.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est une péninsule et à la tête de la baie de Gaspé.

M. R. L. BORDEN: Le ministre des Postes y est-il jamais allé?

L'hon. M. LEMIEUX: Oh! oui.

M. ARMSTRONG: Quel est le chiffre de la population?

L'hon. M. LEMIEUX: Ce quai n'est point dans Gaspé. Il y a le village de Gaspé, puis Sandy-Beach, Douglastown et la Pointe-Saint-Pierre. La baie compte une population d'environ 5,000 à 6,000 habitants.

M. ARMSTRONG: Quel est le chiffre de la population du seul village de Gaspé?

L'hon. M. LEMIEUX: Le quai est question n'est pas situé dans le village de Gaspé.

M. LENNOX: Ce pays n'est-il pas habité?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui, il y a là une nombreuse population.

M. LENNOX: Quel est le chiffre de la population?

L'hon. M. LEMIEUX: La baie compte une population d'environ 5,000 âmes.

M. ARMSTRONG: Quelle est l'étendue de la baie?

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne saurais préciser l'étendue de la baie: elle est considérable. C'est un des ports choisis par l'amirauté. Quand la flotte britannique traverse l'Atlantique, elle jette l'ancre, d'ordinaire, dans la baie de Gaspé. Ce sera la tête de la ligne du chemin de fer de Gaspé, et la compagnie intéressée engage $3,000,000 dans la construction de cette voie ferrée.

M. R. L. BORDEN: Gaspé est-il desservi par des steamers?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui.

M. ARMSTRONG: Allez-vous y construire des chantiers de construction navale?

L'hon. M. LEMIEUX: Non; mais Gaspé sera sans doute un redoutable rival de Saint Jean (N.-B.) et d'Halifax.

M. LENNOX: Quel sera le coût total?

L'hon. M. PUGSLEY: Malheureusement, les fins de construction atteindront un chiffre élevé. Il nous faut construire une jetée de 1,000 pieds de longueur, de 90 pieds de largeur au sommet et atteignant 45 ou 50 pieds de profondeur dans la partie immergée. Les frais s'élèveront à environ $300,000.

M. LENNOX: Quel genre de construction adoptez-vous?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce sera un encoffrement en charpente ordinaire. Nous espérions qu'il serait possible de donner à la jetée des dimensions plus étroites; mais nous nourrissions des doutes sur la solidité de l'ouvrage.

M. LENNOX: Pourquoi donc voulez-vous atteindre 45 pieds d'eau?

L'hon. M. PUGSLEY: Pour atteindre rapidement l'eau profonde.

M. ARMSTRONG: N'aurait-il pas été possible de faire des dragages?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai pensé que si on donnait au quai des dimensions plus étroites, cela atténuerait les frais à effectuer; mais, comme la compagnie du chemin de fer installera probablement trois voies sur le quai, il est impossible de lui donner de moindres dimensions. Le chiffre de la dépense semble fort élevé, mais cet ouvrage sera très utile. C'est le terminus du chemin de fer et on a l'intention d'établir une ligne de steamers qui desservira Gaspé et Liverpool.

M. SPROULE: Est-ce que nous construisons des quais au bénéfice des compagnies de chemins de fer?

L'hon. M. LEMIEUX: Nullement; nous construisons ce quai au bénéfice du public; il y aura une ligne de steamers qui feront le service entre Gaspé et l'Europe.

M. SPROULE: Sans doute, mais le ministre affirme qu'il faut donner de plus vastes dimensions à ce quai, parce que la compagnie du chemin de fer y installera trois voies, et tout semble indiquer que cette entreprise est au bénéfice de la compagnie en question.

L'hon. M. LEMIEUX: Non, au bénéfice du public.

M. SPROULE: Sans doute, mais la compagnie fera payer au public chaque livre de marchandises qu'elle transportera. Tout semble indiquer que nous subventionnons une compagnie de chemin de fer, en construisant un quai à son bénéfice.

L'hon. M. LEMIEUX: La compagnie du chemin de fer a d'abord demandé au Parlement de construire une ligne directe passant dans l'intérieur de la péninsule; or, la population est disséminée sur le parcours de la côte et la compagnie du chemin de fer accéda aux vœux de la population en établissant le tracé le long de cette côte. Elle construit une ligne de premier ordre, une des meilleures qui existent au Canada, et l'établissement du tracé le long de la côte a nécessité la construction de vingt-six ponts, sur un espace de 100 milles, ce qui gonfle énormément les frais de construction. Il est tout naturel que nous dotions cette tête de ligne des installations et aménagements voulus, comme nous le faisons à Montréal, à Québec, à Fort-William, à Port-Arthur et ailleurs. Ici on fait des deniers de l'Etat un emploi conforme à l'intérêt public.

M. SPROULE: Je ne dis pas que l'argent est gaspillé ni je ne prétends qu'il ne convient pas de procurer des facilités au commerce du pays, mais le ministre nous a dit qu'il était nécessaire d'élargir ce quai parce que la compagnie du chemin de fer voulait y établir trois voies et alors la question se pose: pourquoi la compagnie ne paye-t-elle rien des frais supplémentaires?

L'hon. M. LEMIEUX: La compagnie du chemin de fer a donné à l'Etat un terrain de prix pour la culée du quai.

M. R. L. BORDEN: Quel revenu le ministre espère-t-il retirer de cette construction?

L'hon. M. PUGSLEY: Je pense que le revenu sera assez considérable. Si les prévisions se réalisent je crois qu'il sera aussi grand que celui de Campbellton, où il s'élève à quelques milliers de dollars.

M. BRADBURY: Si l'administration doit dépenser tout cet argent, ne serait-il pas préférable de faire une construction plus sérieuse que celle qu'on propose? Quelle est la durée d'un quai de cette nature?

L'hon. M. PUGSLEY: La partie qui se trouve au-dessous de l'eau durera des siècles et celle qui est au-dessus devrait être bonne pour vingt-cinq ou trente ans.

M. BRADBURY: Je ne sais pas ce qui se passe sur les côtes de l'Atlantique, mais je sais que sur les côtes du Pacifique ce n'est pas ce qui est arrivé avec les quais de ce genre.

L'hon. M. PUGSLEY: Sur la côte du Pacifique le taret fait plus de dégâts.

M. SPROULE: Cela dépend de la qualité de bois que vous employez. Si vous employez du sapin noir, il ne durera pas plus de dix ou quinze ans.

L'hon. M. PUGSLEY: La surface extérieure du quai sera construite en bois créosoté et elle sera doublée, de sorte que nous pensons que le quai durera assez longtemps.

M. SPROULE: Mais le bois employé pour le coffrage n'est pas créosoté.

L'hon. M. PUGSLEY: Il est probable que le taret ne traversera pas le bois créosoté équarri pour aller à l'intérieur. La créosote protège complètement le bois qui est à l'intérieur.

M. HENDERSON: Quel est l'espèce de marchandises que le chemin de fer pourra transporter et qui seront expédiés de ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Du poisson, des bois, des produits agricoles, probablement de la pulpe et du papier, tous les produits ordinaires d'une région où les ressources variées se développent rapidement. Je ne crois pas qu'il y ait une partie dans l'est du Canada qui se développe plus rapidement que le nord de Nouveau-Brunswick et que cette partie de la province de Québec qui se trouve sur la baie des Chaleurs.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami sait que ce n'est pas un petit chemin de fer. En premier lieu la compagnie a demandé une charte pour construire une ligne de Cascapédia au bassin de Gaspé, mais depuis elle a acheté l'ancien chemin de fer de la baie des Chaleurs, de Métapédia à Cascapédia, et actuellement elle a l'autorisation de construire de Métapédia à la Rivière-du-Loup, de se raccorder avec l'Intercolonial et aussi de construire de Campbellton au fleuve Saint-Jean et de se raccorder avec le Transcontinental. La route par le bassin de Gaspé est la plus courte entre le Canada et Liverpool.

M. ARMSTRONG: Je voudrais savoir si le ministre des Travaux publics a l'habitude de construire des quais dans des petites localités pour des compagnies de chemin de fer, car c'est à peu près cela qu'est cette construction.

L'hon. M. PUGSLEY: Pas dans de petites localités. C'est une question d'administration et en décidant si un gouvernement doit ou ne doit pas construire un quai pour faciliter les mouvements du trafic entre une ligne de navigation et une ligne de chemin de fer, il faut considérer si le trafic est d'une importance telle qu'il participe en quelque sorte au développement national. Par exemple, à Fort-William le Gouvernement ne fait pas seulement draguer la rivière Kaministiquia, mais il construit un quai d'une longueur considérable, non pas seulement dans le but d'aider le Grand-Tronc-Pacifique, mais aussi pour encourager le transport dans le pays, en facilitant le transbordement rapide des marchandises des chemins de fer aux bateaux et des bateaux aux chemins de fer. Nous nous proposons de faire la même chose sur une plus petite échelle à Gaspé qui deviendra, nous l'espérons, un port important pour le transport des marchandises au Canada. Nous croyons qu'il s'y développera un grand mouvement commercial à la suite de la construction d'une belle ligne de chemin de fer, et par conséquent nous avons raison de commencer ces travaux.

M. ARMSTRONG: Ce raisonnement ne s'appliquerait-il pas à un grand nombre de villes situées sur nos lacs et nos rivières?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous l'avons fait dans une centaine d'endroits. Nous l'avons fait dans Port-Hope, à Tiffing sur la baie Georgienne, à Collingwood, à Lakefield, à Parry-Sound, et dans des centaines d'autres localités du Canada qui sont des ter-

minus de chemin de fer, ou quand les chemins de fer aboutissent à des eaux navigables, en vue de faciliter le transport et d'en diminuer les prix.

M. ARMSTRONG: Le ministre a-t-il dit qu'il construisait actuellement un quai sur lequel un chemin de fer pose ses voies et fait le transbordement des marchandises?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, et nous sommes enchantés que le chemin de fer pose ses voies sur ce quai. Je préfèrerais dix fois construire un quai sur lequel circule un chemin de fer que d'en construire un où il n'existe pas de raccordement de chemin de fer.

M. R. L. BORDEN: Cependant, je crois que notre honorable collègue (M. Armstrong) a absolument raison. Il est parfaitement visible que ce quai fait réellement partie du chemin de fer. Si le Gouvernement ne l'avait pas construit, la compagnie de chemin de fer aurait été obligée de le faire, sinon sa voie aurait été jusqu'à un certain point inutile, parce que les navires n'aurait pu s'opérer. C'est une question de chemin de fer et le mouvement du trafic n'aurait pu se faire. C'est une question de bonne administration, naturellement, de savoir que le Gouvernement doit construire un quai, mais s'il le fait de façon à ce qu'il devienne une partie essentielle du chemin de fer, l'Etat doit en recevoir des avantages raisonnables.

S'il dépense $300,000 pour la construction de ce quai il doit insister pour conclure une convention avec la compagnie de chemin de fer, de façon à ce qu'elle paye l'intérêt de l'argent dépensé et le coût de l'entretien. Si nous avons cette assurance, il ne me semble pas qu'on puisse faire une opposition particulière à cet item.

L'hon. M. PUGSLEY: Je pense que le département de la Marine et des Pêcheries percevra des taxes raisonnables en tenant compte de la dépense du quai et du trafic qui s'y fait, de façon à toucher un revenu qui, dans une grande mesure tout au moins, paiera les intérêts de la dépense ainsi que le prix des réparations. Je dois dire que vous ne pouvez pas construire n'importe où un quai où un chemin de fer aboutit à des eaux navigables, sans accorder en quelque sorte un avantage à ce chemin de fer. Vous ne pouvez pas être utile au public sans être utile au chemin de fer. Prenez la ville de Saint-Jean, prenez tous les quais que la ville a construits sur le côté ouest du port et celui qui est construit actuellement par le Gouvernement comme un prolongement, le Pacifique-Canadien est le seul chemin de fer qui circule en cet endroit et vous pourriez prétendre que la construction n'a été faite que pour rendre service à cette compagnie. Pourtant ce n'est pas exact. Le Pacifique-Canadien apporte les marchandises mais les quais sont aussi une facilité et un encouragement pour les affaires et la preuve en est que depuis 1895 les exportations de cette ville en hiver se sont élevées de peu à $25,000,000. Tel est le résultat obtenu en accordant des facilités aux navires de commerce. Le Pacifique-Canadien y trouve son profit, mais tout le pays en retire également des avantages.

M. ARMSTRONG: Le ministre a-t-il quelque idée du nombre des navires qui feront escale à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: On me dit qu'il y aura là une ligne régulière de navigation. Qui aurait pu imaginer il y a quatorze ans que l'accroissement des affaires aurait été aussi rapide à Saint-Jean? Vous procurez des facilités et le commerce se développe.

M. ARMSTRONG: C'est un bon port.

L'hon. M. PUGSLEY: Un des meilleurs de la côte.

M. SPROULE: Les travaux ont-ils été donnés à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, il y avait un petit crédit l'avant-dernière année, mais nous n'avons rien fait parce que nous nous sommes aperçus que le quai allait coûter un prix si élevé que nous avons cru préférable de ne passer aucun marché sans nous adresser de nouveau à la Chambre pour l'informer du prix de la dépense.

M. SPROULE: Comment le quai sera-t-il construit? Y aura-t-il des travaux de coffrage? La surface sera-t-elle recouverte en bois créosoté, pour empêcher le taret de faire des ravages? D'après ce qu'a dit le ministre, on pourrait conclure que la surface extérieure sera construite de façon à empêcher le taret de pénétrer dans l'encoffrement. Comment va-t-on procéder?

L'hon. M. PUGSLEY: Le boisage sera très serré et alors comment le taret pourra-t-il pénétrer à l'intérieur?

M. SPROULE: Mettrez-vous votre bois comme s'il était à rainures et s'il entrait l'un dans l'autre?

L'hon. M. PUGSLEY: Certainement.

M. SPROULE: Vous le placez en bas contre terre là où le sable est refoulé et où l'eau bat continuellement contre la pierre, alors comment est-il possible d'empêcher le taret de pénétrer dans le coffrage?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas moi qui le dis, mais ce sont des ingénieurs.

M. SPROULE: Je serais bien surpris s'ils réussissaient et dans le cas contraire

ce serait une grave question. Si le taret détruit le coffrage, qu'est-ce qui maintiendra le quai, s'il n'est pas lié par des crampons de fer ou quelque chose de ce genre?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y aura un double boisage et les joints seront recouverts de six pouces de sorte que l'ouvrage sera à l'épreuve de l'eau.

Rivière Godefroy, prolongement en charpente jusqu'au quai de pilotis, etc., $1,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette dépense est proposée par l'ingénieur ordinaire.

M. R. L. BORDEN: Est-ce que cet ouvrage a été transféré?

M. TURCOTTE (Nicolet): Ce quai a été construit il y a deux ou trois ans et la route qui y mène est fréquemment inondée dans certaines saisons de l'année. Nous avons demandé un crédit pour exhausser la route de façon à pouvoir donner des facilités au public. Godefroy est une localité importante. Il y a un bateau traversier communiquant avec Trois-Rivières et qui emporte toutes sortes de marchandises des paroisses de mon comté et cette route doit être maintenue en très bon état.

M. R. L. BORDEN: Mais le crédit n'est pas destiné à une route, il s'agit d'un quai.

M. TURCOTTE: En plus de la route il y a des travaux de coffrage à faire le long du quai parce que le quai est trop haut aux eaux basses. Il s'agit d'un prolongement du quai. L'argent a été demandé pour des travaux de coffrage et pour une route.

M. R. L. BORDEN: S'agit-il de travaux de coffrage ou d'une route?

M. TURCOTTE: C'est un prolongement du coffrage qui doit être rempli avec de la pierre et il y aura également une voie d'accès.

M. R. L. BORDEN: Selon toute apparence l'*et cætera* est à peu près toute l'affaire, car c'est ce que l'honorable député du comté paraît penser.

L'hon. M. PUGSLEY: L'ouvrage principal est le coffrage. Il y a un quai à cet endroit.

L'hon. M. LEMIEUX: Et une ligne de navigation y aboutit.

M. R. L BORDEN: Je voudrais savoir s'il s'agit d'une route ou d'un quai.

L'hon. M. PUGSLEY: De tous les deux. C'est en réalité une voie d'accès. Cela comprend les deux. Pour arriver au quai il faut une avenue.

M. HENDERSON: De combien se prolonge-t-elle dans le pays?

L'hon. M. PUGSLEY: Je voudrais faire passer à mon honorable ami de Halton (M. Henderson) le plan d'un quai que ses amis ont construit il y a environ vingt ans.

M. SPROULE.

M. HENDERSON: Je préférerais que vous m'envoyiez un peu d'argent pour construire quelques jetées dans ma région aussi facilement que vous êtes porté à en envoyer pour construire des quais par là-bas.

L'hon. M. LEMIEUX: Le terrain est très bas. Quand vous passez devant Trois-Rivières, vous pouvez voir sur la rive sud qu'il n'y a rien que des terrains bas. A l'embouchure de la rivière il existe un quai construit par le Gouvernement et mon honorable ami de Nicolet veut parler de la voie d'accès qui part de la grande route et qui va au quai. Appelez-là une avenue, si vous voulez.

M. R. L. BORDEN: La seule erreur c'est que nous avions mal compris la nature de la construction qui doit être faite. Nous avions pensé que c'était un prolongement dans l'eau, mais c'est un prolongement dans l'intérieur du pays.

L'hon. M. PUGSLEY: Avec cette explication, ce crédit doit être adopté.

M. R. L. BORDEN: Si ce n'est pas cela qu'est-ce que c'est?

M. TURCOTTE: Il y a l'avenue conduisant au quai et ensuite il y a un prolongement du quai en charpente nécessité par la baisse de l'eau de cet été.

M. R. L. BORDEN: Le ministre a-t-il un plan de ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous en avons un au département, mais pas ici.

M. R. L. BORDEN: Je voudrais réellement le voir, parce que je n'ai pas encore tout à fait compris.

L'hon. M. PUGSLEY: Ne pourrais-je pas l'expliquer?

M. R. L. BORDEN: Je crois que vous le pourriez, mais je ne suis pas sûr de pouvoir le comprendre.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a un quai en pilotis et à l'extrémité l'eau n'est pas assez profonde pour les bateaux qui y accostent. Nous avons l'intention de construire un prolongement qui donnera une profondeur suffisante d'eau. Ce sera là la dépense principale. Ensuite nous construirons une voie d'accès au quai et toute la dépense s'élèvera à mille dollars.

Grand-Mechin, quai, pour compléter les paiements, etc., $6,000.

L'hon. M. PUGSLEY: De cette somme, $3,398.86 se trouvent être le montant d'une réclamation de l'entrepreneur, un solde qui est dû et que M. Tremblay, ingénieur local, a visé. Le surplus du crédit doit être employé à des travaux de réparations pour protéger le quai.

M. LENNOX: Combien coûtera tout l'ouvrage?

L'hon. M. PUGSLEY: Le premier marché était de $26,900 et il faut y ajouter ce crédit.

M. R. L. BORDEN: Quel est le revenu présumé?

L'hon. M. PUGSLEY: Je regrette de ne pouvoir le dire à mon honorable ami, les questions de revenu dépendent du département de la Marine.

M. LENNOX: Je crois que ce système a besoin d'être très amélioré. A chaque instant on nous dit à propos de renseignements que l'on devrait avoir, que la question regarde un autre département et on ne peut avoir d'informations. Le ministre peut nous dire que le système est le même que sous un Gouvernement précédent. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Si l'honorable député (M. Lennox) veut me pardonner, je lui dirai que ce quai n'est pas encore transféré.

M. LENNOX: Mon observation peut bien ne pas s'appliquer à ce cas particulier, mais elle s'applique à beaucoup d'autres cas. Il devrait y avoir quelque système grâce auquel le ministre pourrait nous donner les renseignements que nous devrions avoir. S'il est nécessaire d'avoir ici un autre ministre pour l'aider. . .

M. R. L. BORDEN: Ou quelque autre fonctionnaire du département.

M. LENNOX: Oui, cette difficulté se produit non seulement une ou deux fois pendant la session, mais souvent. Le ministre ne pense-t-il pas qu'il pourrait introduire une amélioration?

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami (M. Lennox) comprendra qu'avant le transport du quai et avant qu'on se soit rendu compte du trafic, il serait impossible à un fonctionnaire d'évaluer le revenu d'une façon précise quelconque. Réellement, je ne voudrais pas lui demander de faire une évaluation d'avance.

M. L. R. BORDEN: Je ne suis pas de cet avis sur ce point. Je suppose que quand on propose de construire un quai, un département ou un autre devrait se rendre compte si le revenu paiera au moins l'entretien. Je croirai difficilement que le département des Travaux publics entreprendrait la construction d'un quai absolument sans tenir compte de cette considération. Je ne dis pas qu'il n'existe aucun cas où vous ne devez pas faire les travaux même si vous savez que le revenu ne doit pas suffire à leur entretien. Mais je pense que l'enquête doit être faite.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette construction doit servir aussi bien comme brise-lames que comme quai. Cette localité est un centre important de pêcheries.

M. LENNOX: La construction est accessoire au quai. C'est-à-dire que si vous n'aviez pas de quai vous n'auriez pas besoin de brise-lames.

L'hon. M. PUGSLEY: Non c'est un endroit où les pêcheurs se réfugient pour se mettre en sûreté. Et l'intention primitive était d'en faire un port de refuge.

M. LENNOX: Est-ce vrai dans ce cas?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, nous avons reçu une pétition disant que l'industrie de la pêche à cet endroit était importante et que chaque année les pêcheurs devaient se procurer de nouveaux bateaux pour remplacer ceux qui avaient été brisés sur les rochers et qu'on avait grand besoin d'un refuge dans les mauvais temps. Le département a décidé, avant que je ne sois ministre que ce serait bien de construire le brise-lames et de créer un port de refuge. Il a aussi décidé qu'il conviendrait de faire en sorte que le brise-lames puisse servir de quai.

M. ARMSTRONG: Le ministre a-t-il l'habitude de ne pas faire d'enquête quant aux recettes probables?

L'hon. M. PUGSLEY: En ce qui me regarde comme ministre mon but est de penser à donner des facilités au public plutôt qu'au revenu qui peut en découler. Quand il s'agit de ces quais vous ne pouvez pas vous attendre à retirer un grand revenu. Chaque fois que vous pouvez vous rendre compte qu'un quai pourra servir de brise-lames et en même temps pourra créer un port de refuge, c'est une considération qui doit l'emporter plutôt que la pensée des quelques dollars que vous pouvez retirer comme revenu de la construction d'un quai. J'ignore quels sont les arguments dont on s'est servi dans ce cas, parce que, comme je l'ai dit, des pétitions ont été présentées et l'ouvrage a été commencé, avant que je ne sois ministre. Mais j'ai trouvé un grand nombre de pétitions qui dataient d'assez loin, de janvier 1903.

M. ARMSTRONG: Quel sera le coût total?

L'hon. M. PUGSLEY: La dépense totale quand les travaux seront terminés dépassera quelque peu $30,000.

M. ARMSTRONG: Devons-nous croire que le ministre va dépenser $30,000 et qu'il ne peut pas nous donner une idée approximative du revenu, ou même s'il y en aura un?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y aura pas de revenu avant que nous n'ayons transféré les travaux au département de la Marine.

M. SPROULE: Certainement, le Gouvernement devrait savoir si sa politique est de transférer ces travaux au département

de la Marine. Si le principe est bon dans cette localité, il devrait être aussi bon dans une autre.

M. ARMSTRONG: Quel était le genre de quai auparavant?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y en avait pas auparavant, ni brise-lames, ni aucune protection pour les pêcheurs.

M. ARMSTRONG: Quelle est la population?

L'hon. M. PUGSLEY: En 1901, la population était de 557 habitants.

M. SPROULE: Le Gouvernement a-t-il l'intention de transférer ces quais au département de la Marine?

L'hon. M. PUGSLEY: Quand nous examinerons cette question nous devrons considérer si le but primitif de cette construction était de servir de brise-lames ou de port de refuge; dans ce cas, je ne pense pas qu'il devrait appartenir au département de la Marine et que la population devrait être obligée de payer des droits. Mais c'est une question que je n'ai pas encore étudiée. J'attends que le ministre de la Marine et des Pêcheries soit fixé sur la politique qu'il adoptera en vertu de la loi votée à la dernière session. Je me guiderai en grande partie sur le ministre de la Marine et des Pêcheries, parce que la loi a été présentée par lui.

M. SPROULE: Le ministre repousse notre demande. Quand nous lui demandons quel sera le revenu de ce quai, il dit qu'il ne peut pas le savoir avant qu'il soit transféré au département de la Marine, indiquant par là qu'il doit être transféré. Je ne veux pas que l'on comprenne que je dis que le quai doit être transféré, mais je tiens à dire que le Gouvernement devrait adopter un système qui serait applicable à tout le pays. Mais quand il dit qu'il ne sait pas quel sera le revenu, parce qu'il n'a pas été transféré, il me semble que c'est une excuse pour l'heure actuelle afin de faire adopter le crédit.

Grande-Rivière (Gaspé), réparations au quai et aux abords, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Le prolongement proposé aura 100 pieds de longueur et la dépense probable sera de $15,500. Les réparations aux abords coûteront $500. Nous avons dépensé en 1908 et 1909, $7,772.

M. ARMSTRONG: Dans combien de temps les travaux seront-ils terminés?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous espérons qu'ils seront terminés durant le prochain exercice financier. Le prolongement est un coffrage rempli de pierre de 37 pieds de largeur à une extrémité et de 40 pieds à l'autre. Nous le prolongeons de 100 pieds.

L'hon. M. LEMIEUX: Le quai a été construit il y a vingt-cinq ans. Je crois qu'il y avait à l'extrémité du quai une profondeur d'environ 20 pieds d'eau. Mais la Grande rivière déverse à côté et charrie du sable et depuis quelques années il y en a eu un amoncellement tel que plusieurs fois les navires n'ont pu accoster le quai. Il y a trois navires qui utilisent le quai, l'un fait le service entre Montréal et Gaspé, un autre de Campbellton à Gaspé et je crois que le troisième va de Montréal à Québec et à Gaspé. C'est une localité très importante. Dans deux ou trois occasions l'été dernier un navire a été arrêté dans sa route à cause des accumulations de sable.

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur estime que cette somme sera suffisante pour terminer les travaux. Nous avons déjà dépensé $7,772 et cette somme de $5,000 fera $12,000. Il restera $2,500 de plus que nous devrons nous procurer plus tard.

M. SPROULE: Je pense que ces travaux sont donnés à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Jusqu'à maintenant les travaux de réparations que nous avons faits ont été payés à la journée, mais nous n'avons pas encore décidé si nous donnerons les travaux dont il s'agit à l'entreprise. Selon toute probabilité, c'est ce que nous ferons.

M. SPROULE: Mais vous avez dit que vous aviez dépensé $7,000 pour les travaux neufs?

L'hon. M. PUGSLEY: Ai-je dit pour les nouveaux travaux?

M. SPROULE: J'ai demandé s'il s'agissait de travaux neufs?

L'hon. M. PUGSLEY: Mes notes ne font pas une distinction bien claire entre les travaux neufs et les réparations. La seule note que j'ai c'est que $5,000 sont destinés à réparer le quai et les abords, ainsi qu'à prolonger le quai à Grande-Rivière. La dépense totale est évaluée à $15,000. Nous avons retranché de cette somme le montant des dépenses faites en 1908-1909, lorsque les travaux ont été exécutés en régie. Il y a un crédit de $5,000 pour l'exercice en cours qui se terminera le 31 mars prochain. Je n'ai pas de notes indiquant combien on a dépensé à même cette somme.

M. SPROULE: Les travaux ont-ils été faits en régie ou donnés à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Tout ce qui a été dépensé l'a été en travaux en régie. Nous avons en plus les $5,000 que nous demandons maintenant et nous aurons besoin de $2,500 de plus pour terminer les travaux.

M. SPROULE: Je suppose que vous avez l'intention de faire ces travaux en régie?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous ne l'avons pas encore décidé, mais je ne vois pas pourquoi nous ne les adjugerions pas à l'entreprise.

M. SPROULE: Je ne vois pas pourquoi les autres travaux n'auraient pas été donnés à l'entreprise si vous tenez compte de la résolution adoptée par la Chambre et disant que tous les travaux qui comportent une dépense de $5,000 ou plus, devront être donnés à l'entreprise, à moins que les circonstances ne soient exceptionnelles.

L'hon. M. PUGSLEY: Je parlerai avec l'ingénieur en chef à ce sujet, mais je pense que les travaux pourraient être parfaitement exécutés à l'entreprise.

Grande-Vallée, réparations de la jetée, brise-lames, à voter de nouveau, $9,850, montant périmé, $10,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme de $9,850 a été votée sur l'exercice terminé le 31 mars 1909 et elle n'a pas été utilisée. Nous demandons un renouvellement du même crédit. Il est destiné à réparer la jetée de Grande-Vallée. Il y a dans cet endroit un grand nombre de moulins et le quai a bien besoin de réparations.

M. LENNOX: Le montant total est-il de $10,000?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous aurons besoin de dépenser ces $10,000, mais l'évaluation indique que nous aurons encore besoin de $4,500 pour achever les travaux.

M. LENNOX: Les donnera-t-on à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crains que nous ne soyons obligés de les faire effectuer en régie car il s'agit de réparations et il est difficile en ce cas de donner les travaux à l'entreprise.

M. ARMSTRONG: Quelle est la dépense totale de cette jetée?

L'hon. M. PUGSLEY: La dépense totale jusqu'au 31 décembre 1909 a été de $57,773.85.

M. ARMSTRONG: Il ne s'agit pas de la jetée qui a été construite en face d'une propriété particulière dont nous avons entendu parler il y a quelques années.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, je ne le crois pas. Mon honorable ami peut supposer qu'il s'agit de la même construction, mais l'Etat est propriétaire du terrain. La construction est faite sur une propriété de l'Etat.

M. ARMSTRONG: N'y a-t-il qu'une seule maison qui fasse le commerce du bois, à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a la Dominion Lumber Company, mais les habitants de Grande-Vallée ont aussi demandé au département de faire ces réparations aussi vite que possible.

M. SPROULE: Cette construction a-t-elle été transférée au département de la Marine, et dans l'affirmative, quel revenu ce dernier en retire-t-il?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un brise-lames et non un quai. On s'en sert naturellement comme quai, mais c'est avant tout un brise-lames qui fait, en même temps un port de refuge.

M. SPROULE: Est-il construit sur pilotis ou en encoffrement?

L'hon. M. PUGSLEY: En encoffrement.

M. SPROULE: S'il est construit en encoffrement et s'il a coûté $10,000, on aurait pu tout aussi bien donner les travaux à l'entreprise que les faire exécuter en régie. C'est exactement le genre de brise-lames qui se fait le plus communément et je ne vois aucune raison pour ne l'avoir pas donné à l'entreprise. De cette manière le département aurait été plus certain d'en avoir pour son argent.

L'hon. M. PUGSLEY: Quand il s'agit de réparer un brise-lames, il est difficile de dire au juste quels travaux il y aura à faire. Si le devis mentionne moins de travaux qu'il y en a réellement à faire, le département est exposé à payer des sommes considérables pour travaux supplémentaires. Si, d'un autre côté, le devis n'est pas assez explicatif, les soumissions seront plus élevées et nous paierons plus que le prix réel. Il est très difficile de préparer un devis tant soit peu exact, quand il s'agit, comme ici, de réparations de différentes natures.

M. SPROULE: Je crois que dans le cas actuel, la chose aurait été facile. Cette construction, d'après ce que je vois, est un quai en même temps qu'un brise-lames.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est avant tout un brise-lames, mais on l'utilise aussi comme quai. C'est ce qu'on appelle une jetée brise-lames.

Quarantaine de la Grosse-Ile, réparations et prolongement du quai, $30,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est affecté à certaines réparations au quai de la Grosse-Ile et au prolongement du quai de l'est ou quai de l'hôpital. Ce dernier ouvrage, qui est le plus important a été demandé par mon honorable collègue le ministre de l'Agriculture, qui le prétend absolument nécessaire.

M. SPROULE: Une certaine somme a été votée à cette fin, l'an dernier. S'agit-il des mêmes travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: L'an dernier nous avons obtenu un crédit de $4,200 pour des réparations. Cette somme plus élevée est destinée au prolongement du quai.

M. ARMSTRONG: Ce crédit suffira-t-il pour achever les travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous l'espérons.

M. SPROULE: En quoi consistera ce prolongement et comment seront exécutés les travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Je suppose que le prolongement sera de la même nature que le quai actuel. Il sera à encoffrement jointif, avec remplage et palplanches. L'intention est d'y faire accoster les navires, pour débarquer les voyageurs qui doivent être mis en quarantaine.

M. ARMSTRONG: Ne pourrait-on pas employer du ciment ou autres matériaux plus durables?

L'hon. M. PUGSLEY: Cela coûterait beaucoup plus cher.

M. SPROULE: Ces travaux seront-ils donnés à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. SPROULE: Ce crédit suffira-t il pour achever les travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

Quai à Harrington-Harbour, sur la rive nord, dans le golfe Saint-Laurent, $1,500.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à la construction d'un quai très nécessaire à l'œuvre méritoire entreprise dans cette région du Labrador par M. Grenfell.

M. SPROULE: Nous ignorons si M. Grenfell est un forgeron, un bucheron ou un maçon. Nous ne savons pas quel travail il fait. Cependant, la somme est peu importante. Est-ce tout ce que coûtera ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. Je croyais que mon honorable ami connaissait les travaux de M. Grenfell. Il a consacré sa vie à la population des côtes du Labrador.

M. LENNOX: C'est lui qui a importé des rennes?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. Il a fait beaucoup de lui-même pour améliorer le port d'Harrington, et cette somme est nécessaire pour terminer les travaux.

M. SPROULE: Adopté.

Ile-Verte, réparations au quai, $1.500.

L'hon. M. PUGSLEY: Le coût total est estimé à $2,500. Nous aurons à demander encore $1,000 plus tard.

Kamouraska, réparations au quai, $1,200.

M. SPROULE: Cette somme suffira-t-elle?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous l'espérons.

Lac-Aylmer, quai à Stratford-Centre, $3,500.

M. ARMSTRONG: Cette somme est-elle suffisante pour terminer les travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Non; le coût total sera probablement de $6,500.

M. ARMSTRONG: Où se trouve Lake-Aylmer?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans Richmond-et-Wolfe. Il y a beaucoup de trafic à cet endroit, surtout en été. Il y a cinq scieries, cinq magasins, et un millier d'habitants.

M. LENNOX: C'est un très joli endroit; nous sommes déjà allés le visiter.

Les Eboulements, réparations au quai et au hangar, $1,450.

L'hon. M. PUGSLEY: Les travaux sont estimés à $2,950.

Le Petit Débarquement, $5,000.

M. SPROULE: Ce crédit suffira?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, le coût total sera de $12,000.

M. SPROULE: Quelles sont les dimensions?

L'hon. M. PUGSLEY: 25 pieds de longueur et 30 pieds de largeur; nous voulons obtenir une profondeur d'environ 12 pieds d'eau.

Malbaie (Gaspé), abri pour les bateaux, $3,000.

L'hon. M. PUGSLEY: On calcule que cette somme sera suffisante.

L'hon. M. LEMIEUX: Il y a une erreur dans cet item. Il y a deux Malbaie, dans Gaspé, et ce crédit est destiné à Barachois de Malbaie.

L'hon. M. PUGSLEY: Je propose que l'item soit modifié en conséquence.

Matane, jetée de protection à l'est de l'embouchure de la rivière Matane, $20,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces travaux ont été demandés par les résidents de l'endroit et sont considérés comme très importants. Le coût total est estimé à $41,500.

M. LENNOX: Quel trafic se fait à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Un fort commerce de bois. Les frères Price y possèdent une grande scierie.

M. ARMSTRONG: Quelle est la longueur de la jetée?

L'hon. M. PUGSLEY: Elle aura 500 pieds.

M. ARMSTRONG: Empêchera-t-elle la rive d'être rongée par l'eau?

L'hon. M. PUGSLEY: Elle empêchera le sable de combler le port.

M. SPROULE : La jetée sera-t-elle en encoffrement avec remplage.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. SPROULE : Que coûtent ordinairement ces travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: De 8 à 10 cents le pied cube, y compris le bois et la pierre.

M. SPROULE: Les travaux seront donnés à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

Montebello, quai sur la rivière Ottawa, $9,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Les résidents de la localité ont pétitionné le département, pour avoir ce quai. Ce sera un quai en encoffrement, à deux ponts, de 240 pieds de longueur et 14 pieds de hauteur. C'est une nouvelle construction. Le coût total est estimé à $9,000. Les travaux seront donnés à l'entreprise.

Quai de Murray-Bay, agrandissement et réparations, $10,000.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un travail très important. Murray-Bay est un des principaux endroits où les navires sur le Saint-Laurent font escale. Le quai est en mauvais état, et ce crédit est nécessaire pour le réparer. Nous avions à cette fin un crédit de $7,800 qui est périmé.

M. LENNOX: Cela me paraît étrange. Quand on demande un crédit pour des réparations nécessaires, on ne doit pas le laisser périmer. Un quai se détériore plus rapidement, si les réparations sont retardées, et la dépense est plus élevée. Le ministre peut-il expliquer cette négligence?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est pour l'agrandissement et les réparations. Nous avons cru que l'agrandissement pouvait être retardé jusqu'à cette année, mais les réparations étaient si urgentes que nous avons dû obtenir un mandat du Gouverneur général pour les faire.

M. LENNOX: Quelle somme a-t-on dépensée, en vertu d'un mandat du Gouverneur général?

L'hon. M. PUGSLEY: Environ $6,000.

M. BLAIN: Est-ce la procédure ordinaire ou une procédure extraordinaire?

L'honorable M. PUGSLEY: C'est une procédure extraordinaire et nous n'y avons recours que dans les cas très urgents et quand les travaux ne peuvent pas être retardés jusqu'à la convocation du Parlement, sans détriment pour le pays.

M. LENNOX: Ces réparations ont-elles été nécessitées à la suite de dégâts causés par une tempête ou par l'effet de vétusté?

L'hon. M. PUGSLEY: Par les tempêtes de l'hiver et du printemps derniers.

M. BLAIN: Y a-t-il autre chose à ce quai, que les navires qui y arrêtent?

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'y fait beaucoup de trafic. C'est une localité très importante. A part les navires de la compagnie Richelieu, il y a aussi le navire de la Rivière-Ouelle, en correspondance avec l'Intercolonial et qui apporte un fort trafic.

M. BLAIN: Ce quai donne-t-il un revenu?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui; je puis me procurer un état du département de la Marine, mais on le trouvera sans doute dans le rapport de l'auditeur général.

M. BLAIN: Il serait préférable que le ministre eût devant lui un état indiquant le revenu de ces quais, quand il demande des crédits importants, comme celui-ci.

L'hon. M. PUGSLEY : Si j'avais ces renseignements mon honorable ami ne serait pas satisfait et demanderait autre chose.

M. BLAIN: Pas du tout; l'honorable ministre a toujours prétendu qu'il tenait compte des revenus que l'Etat retire de ces quais. S'il avait sous les yeux un relevé des revenus des années passées, il serait peut-être plus économe.

Natashquan, jetée brise-lames, sur la rive du Saint-Laurent, ($1,960 déjà votés et périmés) $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce crédit est destiné à la construction d'un brise-lames de 175 pieds par 25 pieds et 125 par 30, avec 18 pieds d'eau à la marée basse au printemps. Le département a reçu une pétition des habitants de la localité, demandant ces travaux.

M. ARMSTRONG: Cette jetée est-elle destinée à protéger le rivage?

L'hon. M. PUGSLEY: Non; elle servira de quai, en même temps que de brise-lames. Natashquan est à environ 75 milles en bas de la Pointe-aux-Esquimeaux, et on me dit que les plus riches pêcheries du côté nord sont à cet endroit.

M. BLAIN: Est-ce un quai nouveau?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. Il y a un grand établissement de pêche à Natashquan, et c'est le terminus des navires de la poste sur la rive Nord. On peut en faire un excellent port.

M. BLAIN: Ce quai est-il construit dans l'intérêt de cet établissement de pêche?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce sera un port de refuge pour les pêcheurs.

M. ARMSTRONG: Quelle est la population?

L'hon. M. PUGSLEY: Environ 100 pêcheurs pendant la saison de la pêche.

C'est dans le comté de Chicoutimi-Saguenay.

M. ARMSTRONG: Ce crédit finira-t-il les travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, on calcule qu'ils coûteront $20,000.

M. BLAIN: Le représentant du comté est-il ici? J'aimerais entendre ses explications.

M. GIRARD: Natashquan est un des plus importants endroits de pêche, sur la rive nord, entre Belle-Ile et la Pointe-aux-Esquimeaux. Il y a une forte population en été, et une population permanente de 600 ou 700 âmes. C'est le point terminus du navire qui porte le courrier à partir de Québec, sur la côte Nord. Actuellement ce port n'est pas protégé, et quand la mer est tant soit peu agitée, les navires ne peuvent pas accoster.

Il en résulte que les gens sont quelquefois deux ou trois voyages sans recevoir leur courrier. Ce quai est nécessaire pour que cette population puisse recevoir le courrier régulièrement. Le trafic local est aussi très important en été; il consiste en exportation de poisson et en importation de provisions et accessoires pour les pêcheurs qui sont très nombreux en été.

M. BLAIN: Quelles sont les facilités actuelles à cet endroit?

M. GIRARD: Il n'y a pas de quai du tout.

M. BLAIN: Comment a-t-on pu s'en passer si longtemps?

M. GIRARD: Le navire de la poste jette l'ancre à une grande distance de la côte, et si la mer est agitée, cela n'est pas possible, vu qu'il n'y a rien pour l'abriter. De plus, les petites goélettes dont se servent les pêcheurs sont souvent obligées, dans les gros temps, de traverser à l'île d'Anticosti, pour se mettre à l'abri du vent.

M. ARMSTRONG: Où se trouve la gare de chemin de fer la plus rapprochée?

M. GIRARD: A Québec. De Québec à Belle-Ile, il n'y a pas un seul chemin de fer et le seul mode de communication est par eau.

M. BLAIN: Comment se fait-il que le ministre ait négligé cette région si longtemps?

M. GIRARD: Elle a été négligée depuis le commencement du monde et c'est la première fois que le Gouvernement s'en occupe.

M. SPROULE: Ce quai sera-t-il donné à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. BLAIN: Comment les soumissions sont-elles demandées?

M. PUGSLEY.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous publions des avis dans les journaux, autant qu'il est raisonnablement nécessaire pour assurer la concurrence.

M. BLAIN:: A-t-on apporté quelque changement dans la manière de demander ces soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. SPROULE: A-t-on déjà fait quelques dépenses pour des quais à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Aucune, sauf que nous avons acheté pour environ $2,000 de bois, sur le crédit affecté aux ports et rivières.

M. SPROULE: Il n'y a pas de port à cet endroit.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous allons en faire un.

M. SPROULE: Il y a eu un crédit antérieur, puisque je vois ici un crédit périmé de $1,900. Cela impliquerait que certaines sommes ont été dépensées. Je demande comment cet argent a été employé et le ministre répond qu'il a servi à acheter du bois.

L'hon. M. PUGSLEY: Le bois a été acheté sur le crédit général.

M. SPROULE: Pourquoi le ministre puise-t-il dans le crédit général pour acheter du bois, quand il n'y a pas de travaux en cours? Quand un crédit général est voté pour les ports et rivières, j'ai toujours compris que c'était pour les réparations courantes et non pour entreprendre de nouveaux travaux.

L'hon. M. PUGSLEY: En 1898, il y a eu un crédit de $2,000 sur lequel $35.68 ont été dépensés, laissant une somme périmée de $1,960.

M. SPROULE: En quoi consistait cette première dépense?

L'hon. M. PUGSLEY: On a dépensé $35.68, probablement pour une inspection par un ingénieur. Durant le présent exercice nous avons acheté pour $2,000 de bois pour ces travaux, sur le crédit général.

M. LENNOX: Les choses resteront-elles ainsi, ou cette somme de $2,000 sera-t-elle remboursée au crédit général?

L'hon. M. PUGSLEY: L'entrepreneur qui obtiendra l'entreprise devra acheter ce bois au prix coûtant.

M. LENNOX: Les $2,000 seront-ils rendus au crédit général?

L'hon. M. PUGSLEY: Ils seront comptés dans le coût du quai.

M. ARMSTRONG: Cet argent sera pris sur le crédit de $20,000?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui; nous ne demandons aujourd'hui que $5,000 sur les $20,000 déjà dépensés pour le bois, il reste $13,000 pour finir les travaux.

M. SPROULE: Quelle sera la nature de ces travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Encoffrement avec remplage. La jetée aura 300 pieds de longueur, avec une largeur de 25 pieds, sur une longueur de 175 et de 30 pieds, sur 125 pieds.

M. BLAIN: Le ministre devait déposer une lettre du représentant du comté, concernant l'item se rapportant à Roberval. A-t-il cette lettre?

L'hon. M. PUGSLEY: Cet item se rapporte aux édifices publics, et nous n'avons pas repris la discussion de ces crédits depuis. Quand la Chambre sera appelée à discuter les crédits concernant les édifices publics dans la province de Québec, j'aurai la lettre en question.

New-Carlisle, quai, réparation et réfection, $2,500.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces réparations sont demandées par l'ingénieur ordinaire. Le plancher et les étais sont en très mauvais état et doivent être réparés. Carlisle est dans le comté de Bonaventure.

M. SPROULE: Ce crédit suffira-t-il pour finir les travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

Norway-Bay, quai sur l'Ottawa, à voter de nouveau, $2,000, montant périmé, $3,000.

M. SPROULE: Où est Norway-Bay?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans le comté de Pontiac.

M. SPROULE: Ce crédit est-il suffisant pour finir les travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Non; nous aurons besoin de $4,000 encore.

Paspébiac-est (Portage), brise-lames, $5,000.

M. BLAIN: Quel sera la longueur de ce brise-lames?

L'hon. M. PUGSLEY: 900 pieds.

M. ARMSTRONG: Quel sera le coût total?

L'hon. M. PUGSLEY: $15,000.

M. ARMSTRONG: Pourquoi un brise-lames de 900 pieds?

L'hon. M. PUGSLEY: Pour offrir en même temps un port de refuge, vu qu'un grand nombre de bateaux ont été endommagés et d'autres complètement détruits à cet endroit. Il y a plus de 200 pêcheurs dans cette localité.

M. WRIGHT: S'il y a un village à cet endroit, quelle en est la population?

L'hon. M. PUGSLEY: Environ 1,000. On me dit que c'est le port de pêche le plus important de la baie des Chaleurs.

M. ARMSTRONG: Quels travaux existent déjà à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Aucuns, pour ainsi dire, en tant que protection. L'absence d'un port de refuge est un grand désavantage pour ces pêcheurs.

M. WRIGHT: Quels navires fréquentent ce port?

L'hon. M. PUGSLEY: Des bateaux de pêche. Un très grand nombre appartiennent à cet endroit.

M. SPROULE: En quoi consistent ces travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Encoffrement avec remplage—le genre habituel.

M. SPROULE: Un brise-lames de 900 pieds me paraît considérable pour un village de 1,000 habitants.

L'hon. M. PUGSLEY: Il faut lui donner la longueur nécessaire pour que les bateaux soient en sûreté—sans cela il serait inutile. Nous ne le ferions pas aussi long, si nous pouvions nous en dispenser.

M. SPROULE: Il faut que l'eau soit très peu profonde à cet endroit.

L'hon. M. PUGSLEY: Il aura 5 pieds aux hautes eaux du printemps.

M. SPROULE. Les travaux seront-ils donnés à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

Rivière Petit, Saguenay, quai du côté ouest à l'embouchure de la rivière, $1,000.

M. SPROULE: S'agit-il de travaux neufs?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. Le coût total est estimé à $3,000 et il nous faudra encore $2,000 pour les terminer.

M. BLAIN: Ces estimations que donne le ministre sont-elles précises?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce sont celles de l'ingénieur, et je les accepte comme précises.

M. BLAIN: Dans quel comté?

L'hon. M. PUGSLEY: Chicoutimi-et-Saguenay.

M. BLAIN: Retirera-t-on un revenu de ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'en attends pas d'importants.

Pointe-Piché, quai sur le lac Témiscamingue, brise-lames et réparations, $2,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit de construire deux ou trois brise-lames pour protéger le quai et de faire certaines réparations nécessaires au quai. C'est en face de Haileybury.

M. ARMSTRONG: Ce crédit suffira-t-il?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. BLAIN: L'eau est-elle profonde à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, il y a des navires sur le lac.

M. SPROULE: Je croyais ce lac peu profond?

L'hon. M. PUGSLEY: Des navires tirant 9 pieds d'eau peuvent y naviguer.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

L'hon. M. FIELDING: Je propose que la séance soit levée.

M. SPROULE: De quoi la Chambre s'occupera-t-elle lundi?

L'hon. M. FIELDING: Nous continuerons le débat sur le bill de la marine.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et vingt minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 21 février 1910.

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

NOMINATION D'UN TRADUCTEUR DES DEBATS.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose:

Que, conformément à la proposition faite par Son Honneur l'Orateur de la Chambre des communes déposée sur le bureau de la Chambre le jeudi, 17 courant, en même temps que d'autres documents s'y rattachant, et en vertu de la loi du service civil et de ses amendements, M. Ernest L. Desaulniers soit nommé traducteur du compte rendu officiel des débats de la Chambre des communes en remplacement de Rodolphe Laferrière, décédé.

M. BORDEN: Je présume que l'on s'est conformé aux prescriptions de la loi du service civil.

L'hon. M. FIELDING: Oui. Que mon honorable ami se reporte au procès-verbal de la séance du 17 courant, il y trouvera tous les certificats qui se rattachent à la proposition faite par M. l'Orateur.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UN BILL PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DES CHEMINS DE FER.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) demande à déposer un projet de loi (n° 145) portant modification de la loi des chemins de fer.

M. PUGSLEY.

—Monsieur l'Orateur, l'article premier du projet de loi tend à autoriser la commission des chemins de fer à s'occuper des travaux exécutés par les compagnies de chemins de fer, sans égard à la loi qui autorise ces travaux. Certaines compagnies de chemins fer, sans égard à la loi qui autorise ces travaux. Certaines compagnies de chemins de fer, par exemple, se sont mises à établir des tracés avant d'y avoir été autorisées par la commission, ce qui est une formalité nécessaire. Appelée à se prononcer sur ces cas, la commission a déclaré qu'elle n'aurait de juridiction que si l'on enlevait les rails pour recommencer les travaux, pour ainsi dire. L'objet de cet amendement est d'autoriser la commission à s'occuper de ceux de ces cas qui se sont produits par le passé et non de ceux qui pourront surgir à l'avenir.

Aux termes de l'article 2, les compagnies de chemins de fer pourront choisir en dehors de leurs directeurs des vice-présidents ayant à remplir des fonctions déterminées.

L'article 3 tend à autoriser la pose, au-dessus des voies ferrées, de fils télégraphiques, téléphoniques ou d'éclairage électrique sans qu'il soit besoin d'attendre que la commission rende une ordonnance à cet effet.

L'article 4 porte sur la nécessité où se trouvent les serre-freins de se tenir à l'arrière des locomotives lorsqu'elles passent sur certaines parties de la voie. Bien que n'ayant pas d'objection à occuper une telle position sur les machines de manœuvre afin de protéger le public, les employés des compagnies de chemins de fer se plaignent de ce qu'ils sont parfois obligés, là où il n'existe pas de moyens de protéger le public, de franchir ainsi plusieurs milles, ce qui est très dur pour eux, surtout par les temps froids.

Aux termes de l'article 5, les chemins de du Canada pourront transporter gratuitement d'anciens employés de chemin de fer ou les membres de l'Interstate Commerce Commission.

L'article 6 tend à modifier l'article de la loi actuelle portant que tout arrangement relatif à l'exploitation, intervenu entre des compagnies de téléphone doit être approuvé par la commission des chemins de fer, l'application de l'article étant étendue aux compagnies de téléphone.

L'article 7 est destiné à corriger une erreur que semble accuser la loi de 1909. Dans cette loi, l'article qui a trait à la protection des passages à niveau par les soins des chemins de fer à être construits à l'avenir, renferme les mots: " construits après la présente loi", qui pourraient signifier à compter de la loi de 1903; il s'agit de prescrire clairement que c'est à compter de l'amendement de 1909.

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

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT L'ASSOCIATION DES MEUNIERS DU CANADA.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur les articles du projet de loi (n° 111), déposé par M. Harris, concernant l'association des meuniers du Canada.

Sur l'article 2 (objets de l'association):

M. A. H. CLARKE (Essex-sud): Le comité des bills privés a renvoyé l'étude de ce projet à un sous-comité dont je faisais partie. Le présent article qui a provoqué un long débat, est à peu près semblable à celui que l'on trouve dans la loi de 1892, par laquelle l'association fut constituée en corporation. Les membres de cette association ne se recrutent pas seulement parmi les actionnaires, mais parmi les meuniers en général; aux termes de ce projet de loi, les cultivateurs en pourront faire partie aux même titre que les meuniers.

Le seul inconvénient que le comité ait trouvé à cet article résidait dans le paragraphe tendant à autoriser l'association à déterminer le prix à payer. Cette disposition avait d'abord été insérée à la demande des Grangers ou des Patrons de l'industrie. On s'est aussi demandé s'il n'y avait pas lieu d'aller plus loin et d'interdire à l'association de fixer ou déterminer le prix de vente, mais on a pensé que le cas était suffisamment prévu par la loi générale concernant l'accaparement.

M. SPROULE: Est-ce là l'association qui règle les différents entre les meuniers et ceux qui vendent le grain? On s'est plaint des procédés arbitraires dont usent parfois les meuniers quand ils découvrent un manque quelconque dans les cargaisons qu'ils font venir à Port-Arthur.

M. A. H. CLARKE: Il ne peut y avoir d'arbitrage que du consentement des deux parties.

M. SPROULE: Je suppose que n'étant pas membre de l'association, je fais une commande par son entremise. Certains considèrent qu'elle s'est arrogé un pouvoir assez arbitraire en déterminant elle-même ce qu'elle doit donner.

M. A. H. CLARKE: Le sous-comité a examiné ce point. Le but du projet de loi n'est pas d'autoriser l'association à arbitrer de façon à lier ceux qui n'en font pas partie. Le bill n'est obligatoire qu'à l'égard de ceux qui conviennent de soumettre leurs différends au conseil.

M. R. L. BORDEN: L'arbitrage n'est pas obligatoire?

M. A. H. CLARKE: Je crois qu'il l'est pour ceux qui, étant membres de l'association, se soumettent au règlement à cet égard, mais non pour ceux qui n'en font pas partie. En cette matière, la loi ne se trouve aucunement modifiée.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Chose singulière, l'ancienne loi constituait en corporation une association de meuniers, tandis que le présent projet de loi, qui est censé n'être qu'un amendement, assimile l'association à une entreprise commerciale ordinaire. Par la loi déjà en vigueur et par le présent bill, les intéressés auraient le double avantage de bénéficier de leur statut d'association et de compagnie industrielle. Que le projet comporte ou non de graves inconvénients, la forme qu'il revêt semble indiquer que l'on tente de faire voter une loi pour couvrir un accaparement ou un monopole, et je considère que le Parlement ne devrait donner son assentiment qu'après avoir bien mûrement étudié ce qui semble être l'objet du présent bill. Si un examen attentif fait constater que le projet de loi n'a pas d'objet répréhensible, j'en conseillerai l'adoption; mais tant qu'il semblera tendre à l'accaparement, je dis que le Parlement agirait peu sagement en le revêtant de sa sanction.

M. SCHAFFNER: Au comité des bills privés, j'ai fait à ce sujet une question à laquelle on n'a pas répondu de façon bien satisfaisante. J'approuve les observations du ministre de l'Intérieur. On n'a jamais bien exposé l'objet du projet de loi, et il me paraît fort possible que l'on porte préjudice aux petites minoteries du Manitoba et de l'Ouest. Avant que le bill soit adopté, j'aimerais savoir jusqu'à quel point il est susceptible de favoriser le monopole de la meunerie. Dans l'Ouest, on a placé des capitaux considérables dans l'établissement de minoteries dont la capacité varie entre 50 et 300 barils.

Il y a dans la ville où j'habite un beau moulin d'une capacité productive d'environ 300 barils, et grâce à l'influence des grandes minoteries, telles que les minoteries du lac des Bois et de la maison Ogilvie, ce moulin, comme plusieurs autres par tout le Manitoba, n'a pas pu poursuivre ses opérations commerciales, parce que ces grandes compagnies déterminent les prix. Si ce projet de loi tend à produire ce résultat, je le combattrai et, en tout cas, la Chambre ne devrait pas l'adopter avant que celui qui l'a déposé soit présent pour l'expliquer.

M. SPROULE: Si j'ai bien compris, l'honorable député (M. A. H. Clarke) a déclaré que le présent bill est le même que le bill précédent, mais il n'en est rien. L'article 3 du premier bill décrète que l'association ne devra pas faire le commerce des grains, tandis que ce projet de loi lui permet, au contraire, d'exercer l'industrie d'acheter, vendre, emmagasiner, expédier et faire le commerce du grain, de vendre de la farine, de prendre à bail ou acquérir autrement les élévateurs, et ainsi de suite. Cet article lui permet d'acquérir un monopole ou d'ob-

tenir la prépondérance relativement à la manipulation du grain, au détriment des autres. Je doute beaucoup que nous devions adopter un bill semblable.

M. A. H. CLARKE: Je n'ai pas voulu dire que le premier bill ne confère pas des pouvoirs plus étendus que ceux que l'ancien projet de loi accordait. Nous ne discutions que le paragraphe "d" concernant le droit d'arbitrage et j'ai déclaré que l'ancien bill contenait cette disposition. Le présent projet de loi confère des pouvoirs plus étendus que ceux que l'ancien bill accordait et je crois que le ministre de l'Intérieur les a énumérés. L'ancien bill ne permettait pas à l'association de commercer, d'acheter et de vendre du grain. Il groupait plutôt les meuniers de moindre importance en une association centrale destinée à favoriser leurs intérêts.

Quelqu'un a déclaré devant le sous-comité que cette association avait été établie afin de protéger les petits meuniers contre les gros, les sociétaires de la compagnie du lac des Bois et autres.

L'article 3 de l'ancienne loi permettait à l'association de développer, d'encourager et d'améliorer la fabrication des farines de toute espèce, d'exercer l'industrie de la meunerie généralement au Canada, d'expédier et de vendre du grain et des farines, tant sur les marchés étrangers que sur ceux du Canada, et d'aider aux membres de l'association à propos des affaires susdites. L'article lui nie formellement le droit de commercer. Il décrète que l'association ne doit pas se constituer en compagnie commerciale ni s'engager comme compagnie de commerce dans l'achat et la vente des grains.

L'objet du présent bill est de supprimer cette restriction et d'autoriser l'association, non seulement à faire ce qu'elle faisait auparavant, mais à acheter et à vendre du grain. Incidemment, l'un des derniers paragraphes lui confère un droit dont jouissent toutes les compagnies: elle pourra acquérir des actions d'autres compagnies, et d'autres compagnies pourront acquérir des actions de cette compagnie-ci. C'est à cause de cette disposition que le ministre de l'Agriculture a soulevé des objections la première fois que le projet de loi a été soumis au comité des bills d'intérêt privé, et c'est pour cette raison que le bill a été renvoyé à un sous-comité. Celui-ci a entendu la déposition de M. Watts, le représentant de l'association et il lui a semblé que les pouvoirs demandés par le présent bill étaient semblables à ceux que possèdent d'autres compagnies du même genre et, autant que le sous-comité a pu le constater, les pouvoirs demandés étaient les mêmes qui ont été accordés à d'autres compagnies ayant le même but.

Si l'on s'oppose à ce que la compagnie soit autorisée à acheter et à vendre du grain, je dois dire que le présent bill lui confère ce droit. Ce bill ne me concerne aucunement. J'étais membre du sous-comité et je prends la parole pour apprendre à la Chambre ce qui s'est passé. Le sous-comité n'a pas pu découvrir aucun inconvénient à permettre à l'association d'acheter et de vendre du grain. C'est un commerce légitime, c'est une industrie qu'un particulier peut exercer, et je ne connais aucune raison plausible de refuser à cette association l'autorisation de faire ce que des particuliers, s'étant associés, pourraient faire sans y être autorisés par un acte du Parlement.

M. ARMSTRONG: Vu qu'il existe une si grande divergence d'opinions au sujet de ce projet de loi et que le député qui en est le parrain est absent, je crois qu'il serait sage de le réserver jusqu'à ce que le représentant de Brantford soit présent pour fournir des explications.

M. A. H. CLARKE: Il s'est simplement chargé de déposer ce projet de loi qu'il ne connait pas mieux que n'importe lequel d'entre nous.

L'hon. M. OLIVER: Malgré la haute estime que m'inspire le représentant d'Essex-sud (M. Clarke), je dois dire qu'il n'a guère représenté fidèlement l'attitude de ceux qui combattent le présent bill. Personne ne s'oppose à ce qu'un groupe de personnes demandent au Parlement de les constituer en corporation et de leur permettre, en se servant probablement des termes du présent bill, d'acheter et de vendre du grain; mais des personnes qui possèdent déjà d'autres pouvoirs n'ont aucune raison de venir solliciter des prérogatives qu'elles pourraient obtenir si elles n'étaient pas déjà associées dans un autre but. A mes yeux, cette association aurait l'avantage de jouir de deux prérogatives complètement distinctes aux termes d'une seule loi et de ses amendements. Je soutiens que cela serait dangereux au point de vue du bien public. Si ces personnes désirent acheter et vendre du grain, rien ne les empêche de se constituer en compagnie pour l'achat et la vente du grain; mais, d'un autre côté, elles n'ont pas raison de solliciter ce privilège sous le nom de l'association des meuniers, ni de demander que celle-ci soit autorisée à acheter et à vendre du grain.

M. SPROULE: L'inconvénient semble provenir de la source que j'ai indiquée tout d'abord. Tout étranger à l'association qui désirerait acheter un wagon de grain ne pourrait pas se le procurer à moins qu'il ne donnât sa commande par l'entremise de l'association et qu'il n'acceptât ses conditions quelles qu'elles fussent. L'expérience me permet de parler ainsi. On peut acheter dans l'Ouest à un prix raisonnable du grain qu'on veut expédier à un endroit de la province d'Ontario; mais on ne peut

pas le faire transporter sauf par l'entremise de l'association, à moins de payer des prix excessifs. La compagnie de chemin de fer ne s'engage pas à livrer le grain dans le délai de deux, trois ou quatre mois. Dans ces circonstances, il est inutile de vouloir faire le commerce du grain. Je ne dis pas que l'association est responsable de cet état de choses ni qu'elle influence les compagnies de chemin de fer; mais je sais que du grain acheté dans l'Ouest n'a pas été livré dans la province d'Ontario avant deux mois et demi ou trois mois.

De semblables retards enlèvent toute chance de réaliser un bénénfice et ceux qui désirent se procurer du grain ne donnent pas leur commande parce qu'ils ne sont pas sûrs de recevoir la marchandise. Si l'association est responsable de cet état de choses, je suis d'avis que nous lui conférons des pouvoirs trop étendus.

M. NESBITT: Si j'ai bien saisi la pensée des interprètes de l'association, celle-ci ne désire pas empêcher un meunier indépendant de se procurer du grain au prix auquel il pourrait l'acheter. Son but est de venir en aide, grâce à son organisation, aux petits meuniers de tout le pays qui ne peuvent pas acheter d'aussi grandes quantités que les gros meuniers, d'acheter pour tous.

Quant à ce que le représentant de Grey-est a dit de l'exploitation des meuniers indépendants, cet inconvénient ne devrait pas exister, car quiconque a lieu de se plaindre peut s'adresser à la commission des chemins de fer, lui exposer la situation et en obtenir le redressement de ses griefs. Il est impossible, selon moi, qu'une association exploite ceux qui en sont indépendants, les oblige à payer des prix de transport plus élevés ou retarde leurs expéditions. Si les membres de cette association veulent acheter du grain pour le partager entre eux, je me demande pourquoi nous ne leur permettrions pas de le faire. Qu'il s'agisse d'une association au lieu d'une compagnie, la distinction ne tire pas à conséquence et je ne vois aucune raison de repousser le présent bill, puisque le but de la compagnie est légitime. Mon seul intérêt est de faire rendre justice aux petits meuniers de tout le pays.

M. SPROULE: Celui qui aura besoin d'un wagon de grain ne pourra pas se le procurer, perdra son temps, s'il ne s'adresse à la commission des chemins de fer.

M. NESBITT: Il n'est pas nécessaire qu'il perde son temps. Il lui suffira d'écrire une lettre.

M. SPROULE: Si vous commandez dans l'Ouest un wagon de grain et si on vous dit que la seule manière de l'obtenir est de vous servir de l'entremise de l'une de ces associations, il vous vient à l'idée que cette association exerce sur la compagnie de chemin de fer une influence indue. Je ne sais pas jusqu'à quel point l'association est responsable, mais je suis certain que vous ne pourrez pas obtenir le grain ni savoir quand celui-ci serait expédié et que, de plus, vous seriez obligé de payer plus cher pour le transport. Ce sont deux inconvénients pour celui qui désire acheter et si cette association exerce une telle influence auprès des compagnies de chemins de fer, cette influence me semble pernicieuse.

L'hon. JOHN HAGGART: L'objet de l'association peut être excellent et il l'est très probablement—permettre à un groupe de meuniers de s'entendre entre eux afin de soutenir la concurrence des grandes minoteries, telles que la compagnie du lac des Bois ou la maison Ogilvie; mais, d'un autre côté, il peut être dommageable.

Vous ne savez pas à quelles conditions ces meuniers s'associent ensemble. L'un peut avoir moins d'intérêt que les autres. La Chambre devrait connaître surtout quels honoraires l'association peut exiger et elle pourrait à bon droit restreindre ses privilèges à cet égard, afin de l'obliger à conférer les mêmes droits à tous ces actionnaires. L'objet est parfaitement légitime. L'association et ceux qui n'ont besoin que d'un wagon ou deux de grain sont en mesure de se les procurer en s'affiliant à un groupe et en envoyant un acheteur sur le marché avec mission d'en acheter deux ou trois cents wagons. On peut en acheter deux ou trois cents à meilleur marché que deux. Un meunier peut à bon droit appartenir à une association de ce genre, mais il y a lieu d'imposer à cette dernière des restriction sévères afin d'empêcher qu'elle n'exploite les meuniers indépendants qui n'en font pas partie.

M. BLAIN: Je n'ai rien de particulier à dire des avantages qu'offre le présent bill, mais je crois qu'il soulève assez d'opposition pour qu'il nous soit permis de demander de plus amples explications. En l'absence d'un texte de loi, un usage bien établi exige que nous ne discutions pas un projet de loi qui donne lieu à des objections, lorsque celui qui s'est chargé de la faire adopter est absent.

M. A. MARTIN: On semble avoir des notions erronées au sujet des tarifs applicables aux marchandises. Avant d'entrer en vigueur, ces tarifs doivent être approuvés par la commission des chemins de fer et être imprimés et livrés au public.

Aucune société n'a de pouvoirs ou de droits sur les tarifs d'aucune compagnie. Toute personne peut, en s'adressant à un bureau de chemin de fer dans n'importe quelle partie du Canada, obtenir une copie des tarifs de la compagnie. Il n'y a pas de différence dans les tarifs du transport des

marchandises, mais il y a pour les meuniers un tarif spécial qui leur donnent le droit de faire rendre le grain à leur minoterie à un taux plus bas que celui que l'expéditeur ou le commerçant ordinaire peut obtenir. La raison est que le meunier expédie son grain par la même voie.

C'est là toute la préférence qu'on lui accorde. Cette association existe depuis 1902. Ses membres sont tous des hommes responsables qui ne font que des affaires légitimes au moyen de cette association. L'association a été formée, comme l'a dit l'honorable député d'Essex-sud (M. Clarke), pour soutenir la concurrence contre les grandes minoteries. Elle a en vertu de sa charte le droit d'acheter du grain et tout ce qu'elle demande maintenant, c'est le droit d'en vendre. C'est à peu près là toute la différence. Je ne vois pas de mal là-dedans. Je faisais partie du sous-comité avec l'honorable député d'Essex (M. Clarke), et nous avons examiné le bill avec beaucoup de soin, et n'y avons apporté qu'un ou deux changements. Le bill lui-même ne diffère pas de certains autres bills. J'ai devant moi un bill constituant la Maritime Milling Company rédigé dans des termes précisément semblables. Au sujet de l'arbitrage cette association ne demande pas plus de pouvoirs que ne lui en donne la chambre de commerce. Le seul cas d'arbitrage qui se soit jamais présenté est celui qui existe actuellement, de sorte que, ainsi que l'a dit l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) s'il y a eu d'autres cas ils n'avaient pas de rapport avec celle-ci.

M. SPROULE: Cette compagnie demande des pouvoirs beaucoup plus étendus. L'article 5 dans l'ancienne loi est ainsi conçu:

Les objets de l'association sont d'encourager, développer et améliorer la fabrication des farines de toute espèce, l'industrie de la meunerie généralement en Canada, l'expédition et la vente, tant sur les marchés étrangers que sur ceux de ce continent, du grain et des farines, et d'aider aux membres de l'association au sujet des affaires susdites, selon que le prescriront ses règlements, et d'arbitrer, régler, résoudre et décider les différends et malentendus survenant entre les personnes engagées dans cette industrie, ou qui seront soumis à l'arbitrage ainsi que ci-après prévu; mais rien de contenu au présent acte ne sera interprété comme constituant l'association en compagnie commerciale, ou comme l'autorisant à s'engager comme association de commerce dans l'achat ou la vente des grains, farines ou autres denrées; et l'association ne devra pas non plus, ni par règles, règlements, statuts ou autrement, fixer ou établir, ou essayer de fixer ou établir, en aucune manière quelconque, le prix que ses membres ou aucun d'entre eux paieront ou offriront pour le grain en Canada.

M. A. MARTIN.

Cet article est abrogé et remplacé par le suivant:

a) L'association peut exercer l'industrie d'acheter, vendre, emmagasiner, expédier et faire le commerce du grain...

Justement ce que l'autre loi dit qu'elle ne devra pas faire.

Manufacturer, acheter et vendre de la farine et autres produits du grain, et elle peut construire, acquérir, exploiter, donner ou prendre à bail, vendre des élévateurs à blé, à grain ou autres produits ou autrement en disposer, et elle peut acquérir, louer et utiliser de la force hydraulique, électrique ou autre pour les besoins desdites opérations, et peut exercer le négoce d'entreposeur et de propriétaire d'élévateur;

b) Construire, acquérir, affréter, mettre en service, vendre, donner à bail, ou autrement aliéner des navires et bateaux de toute sorte, des quais, docks, usines, stations et autres bâtiments;

Ces pouvoirs sont beaucoup plus étendus que les autres et sembleraient n'avoir que très peu de relations avec l'objet de cette association, mais appartiendraient plutôt à une compagnie de transport.

c) Acquérir et posséder des actions dans des navires, et administrer, affréter et mettre en service ces navires et peut acquérir des actions dans toute compagnie constituée en corporation pour posséder, manœuvrer et exploiter des navires, et elle peut prendre à bail et louer et affréter tous pareils navires et faire tous actes de nature à promouvoir, étendre et améliorer la fabrication des farines, l'industrie de la minoterie en général et l'expédition et la vente de la farine, du grain et autres produits, tant sur le marché étranger que sur le marché canadien, et à ces fins elle peut venir en aide aux membres de l'association;

Nous avons ensuite le paragraphe "e".

e) Exercer tout autre négoce qui, selon l'association, peut être convenablement exercé de concert avec celui de l'association ou qui, directement ou indirectement, est destiné à accroître la valeur des biens et des droits de l'association et à les rendre profitables;

f) Demander et acheter, ou autrement acquérir des brevets, permis et concessions conférant des droits exclusifs, partiels ou limités d'utiliser une invention, ou un secret ou autre renseignement relatifs à une invention qui pourrait être utilisée pour les objets de l'association, ou dont l'acquisition pourrait être considérée à l'avantage direct ou indirect de l'association, et elle peut utiliser, exercer, développer ou accorder des permis, ou autrement mettre à profit la propriété, les droits ou le renseignement ainsi acquis;

g) Conclure des traités avec des autorités municipales, locales ou autres, qui peuvent paraître favorables aux objets de l'association, et obtenir desdites autorités les droits, privilèges et concessions que l'association juge avantageux, et elle peut exécuter lesdits traités

et s'y conformer, et exercer lesdits droits, privilèges et concessions;

h) Acquérir et posséder des actions dans toute compagnie ou association dont les objets sont en tout ou en partie similaires à ceux de l'association, ou dont les opérations peuvent se poursuivre de manière à être à l'avantage direct ou indirect de l'association;

i) Tirer, faire, accepter, endosser, escompter, exécuter et émettre des billets à ordre, des lettres de change, connaissements, warrants et autres effets négociables ou transférables.

Il me semble que bien que l'ancienne loi ne s'appliquent qu'aux meuniers qui avaient besoin de grain pour faire de la farine, cette loi-ci en fait une compagnie qui pourra acheter, vendre et expédier, et posséder des vaisseaux, toutes choses que les initiateurs de cette association prétendaient leur être si désavantageuse, à savoir: le privilège accordé aux grandes minoteries de monopoles du grain, et d'obtenir un avantage sur les petits commerçants. Il est bon que la Chambre examine ce bill avec beaucoup de soin avant de l'adopter. Il peut donner naissance à des inconvénients que nous n'apercevons pas dans le moment.

M. A. H. CLARK: Je n'ai aucun intérêt dans ce bill; mais comme il a été déjà discuté par le comité dont je fais partie, on me permettra peut-être de dire un mot. Je serais très heureux, tout comme mon honorable ami de Wellington-nord (M. A. M. Martin), si quelqu'un pouvait montrer quel mal peut résulter si l'on accorde cette charte ou les pouvoirs additionnels demandés. Le comité a cherché quels intérêts pouvaient bien être lésés. Le comité est composé d'hommes d'affaires, comme l'honorable député d'Ontario-sud (M. Fowke), qui est expéditeur, l'honorable député de Kingston (M. Harty) et autres. On a dit que le bill pourrait peut-être donner lieu à un monopole ou quelque chose de ce genre; mais après avoir entendu les membres de l'association et avoir comparé ce bill avec ceux de compagnies semblables, le comité n'a pu découvrir que des intérêts pourraient être lésés, mais au contraire que la concurrence augmenterait, ce que nous avons cru devoir être avantageux pour les cultivateurs qui ont du grain à vendre. Ce bill signifie qu'il y aura un concurrent de plus sur le marché pour l'achat du grain. Je n'ai pas la moindre objection à remettre l'adoption de ce bill à plus tard si l'on croit devoir gagner quelque chose en l'étudiant davantage. Je sais que le défenseur du bill, l'honorable député de Brantford (M. Harris) n'en connaît aucunement les articles. On l'a présenté en son nom, et il a été incapable devant le comité de donner aucun renseignement qui pouvait nous aider. Il y a un paragraphe contre lequel peut-être, il serait bon de se garder; c'est l'aliéna "d" qui dit que la compagnie ne devra pas fixer le prix d'achat du grain. Il serait peut-être bon d'aller plus loin et de dire que la compagnie ne fixera pas non plus le prix de vente. Le comité a pensé que la loi contre les monopoles pourrait suffire à cela. Mais nous sommes ici en présence d'une seule compagnie, et on pourrait peut-être alléguer qu'elle ne violerait pas la loi contre les monopoles ou syndicats en déterminant le prix auquel ses propres membres devront vendre le grain.

Je serais disposé à mettre dans le bill un article disant que la compagnie ne devra pas déterminer le prix auquel ses membres doivent acheter ou vendre le grain. C'est, il me semble, le seul moyen qui leur permettrait de se coaliser en vertu de ce bill.

L'hon. J. HAGGART: L'objection ici est la même qu'à tout autre monopole. Par ce bill, nous accordons aux meuniers le droit de s'associer. et pour quel objet? Pour acheter le grain qu'ils devront moudre, et pour vendre les produits de ce grain. S'il est mal que cinquante meuniers s'associent, il y a certainement du mal à leur donner ce pouvoir. J'ai cru que l'on pourrait remédier à ces difficultés en décrétant que tout meunier aurait droit de devenir membre de l'association, et que personne ne pourrait être placé dans une position d'infériorité en en devenant membre, et que tous ceux qui en deviendraient membres auraient des droits égaux. Mais à moins . . .

M. A. H. CLARKE: Est-ce que les règlements ne prévoient pas toutes ces choses?

L'hon. J. HAGGART: Les règlements n'y pourvoient pas. Vous donnez à cette association des pouvoirs spéciaux de faire certaines choses légalement. Je doute beaucoup que les règlements contre les monopoles. . .

M. A. H. CLARKE: Je ne parlais pas de ces règlements. mais de ceux de l'association elle-même. Tous ceux qui entrent dans cette association savent exactement à quelle condition ils s'obligent, et ces personnes sont, si je comprends bien mon honorable ami (M. J. Haggart), justement celles dont il s'occupe. Et si elles connaissent les conditions et les règlements de l'association, je ne vois pas en quoi elles peuvent souffrir d'injustice.

L'hon. J. HAGGART: Les règlements de l'association peuvent être de nature à empêcher des meuniers d'y entrer. Mais chacun devrait avoir un droit égal d'en faire partie.

M. A. H. CLARKE: Je crois qu'ils l'ont.

L'hon. M. HAGGART: Non; c'est une association entre certaines personnes pour certaines fins et elle peut refuser d'admettre des membres.

M. A. H. CLARKE: L'article 6 parle de ceux qui deviendront actionnaires de l'association. Et non seulement les meuniers, mais les cultivateurs pourront aussi en devenir actionnaires. Au début l'association se bornait aux meuniers, mais aujourd'hui le bill donne droit aux cultivateurs d'en faire partie s'ils le veulent. C'est ce que dit l'article 5 du bill qui est en discussion.

L'hon. M. PUGSLEY: A la lecture du projet de loi, la pensée m'est venue qu'il suffirait d'y incorporer une disposition autorisant la constitution d'un capital plus important, pour qu'il favorisât au possible, l'établissement d'une coalition de meuniers au détriment des cultivateurs. Tous les meuniers du Canada sont à même de s'adjoindre à cette association; ils seraient dès lors en mesure de faire ce qui leur est interdit sous le régime de la présente loi, c'est-à-dire régler les prix payables aux cultivateurs pour leurs grains.

M. A. H. CLARKE: Le paragraphe "d" interdit expressément de le faire.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas mon avis. Cela a trait aux causes d'arbitrage. Il en résulterait la formation d'une compagnie dont tous les minotiers du Canada feraient partie, et ceux-ci seraient dès lors en mesure de fixer les prix à payer aux cultivateurs pour leurs grains. Il me paraît condamnable de constituer une compagnie, mettant tous les acheteurs de grains, —car ce sont les minotiers qui achètent le grain des cultivateurs,—en mesure de former des coalitions qu'ils ne sauraient former légalement sans y être autorisés par une loi spéciale de cette nature. Ce serait reconnaître l'opportunité et la convenance de la formation d'une coalition, et je ne pense pas que le Parlement veuille y consentir sans avoir soigneusement examiné la question au préalable. J'ai prêté l'oreille à la lecture du texte de l'article 3 de la loi primitive, que nous a faite l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), et il m'a semblé qu'il pourvoyait à toutes les nécessités. Mais avant d'effectuer pareille modification de la loi constitutive, il nous faudrait avoir d'excellentes raisons d'opérer ce changement. Ce projet de loi tend à supprimer du coup toutes les garanties jugées nécessaires et insérées par la Chambre dans la loi constitutive première. Il faudrait qu'on nous fournît de très fortes raisons militant en faveur d'un tel changement.

M. BLAIN: L'honorable député d'Essex-sud (M. A. H. Clarke) voudra-t-il dire si des cultivateurs en vue ont comparu devant le comité, ou ont été invités particulièrement à y exposer leurs vues?

M. A. H. CLARKE: Personne n'a comparu devant le comité, sauf le représentant de l'association.

M. BLAIN: Je fais appel à l'honorable ministre (M. Fielding) qui fait fonction de leader de la Chambre: il se produit à l'encontre de l'adoption de cette mesure, une opposition assez vive pour nous autoriser à demander l'ajournement de son examen. ce comité spécial, on le conçoit, ne comprenait qu'un petit nombre de membres. Sans doute, ils ont fait de la question une étude attentive, je ne songe nullement à critiquer leur manière d'agir,—mais le plus grand nombre des députés tant de l'un que de l'autre parti, n'a pas été à même de se renseigner sur la question, et je suis persuadé que c'est une question qu'il y aurait lieu d'examiner avec beaucoup de soin. Le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) et le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) ont signalé de graves objections d'une telle mesure, et je pense qu'on devrait me donner le temps, ainsi qu'à d'autres de mes collègues, d'en conférer avec les cultivateurs et d'apprendre de leur bouche s'ils voient ici une menace de coalition.

L'hon. M. HAGGART: Je ne voudrais pas qu'on me crût hostile à la mesure dans son essence. Je me rends compte de l'absolue nécessité d'une telle législation dans certains cas. Les petits minotiers, sous peine de disparaître, ne sauraient se passer d'un tel arrangement en vue de l'achat et de la vente des grains. L'honorable député qui est président de ce comité, affirme que ce projet de loi ne décrète l'exclusion de personne; chacun est à même de se joindre à l'association et d'avoir part à ses avantages. Au reste, je reconnais l'absolue nécessité d'un tel arrangement, ou de la formation d'une telle compagnie suivant les indications du projet de loi, si l'on veut que les petits minotiers résistent à la concurrence des grandes minoteries.

L'hon. M. OLIVER: Je ne voudrais pas qu'on me crût favorable à une mesure quelconque qui fût de nature à empêcher les minotiers petits ou grands de l'Ontario de s'entendre pour la défense légitime de leurs intérêts, et je ne prétends pas que ce projet de loi soit le résultat d'une tentative d'entente illégitime de leur part. Mais il est un caractère de ce projet de loi sur lequel il y a lieu de s'arrêter. Il est incontestable qu'il a pour fin, non pas comme l'affirme l'honorable député d'Essex-sud (M. Clarke), de susciter la concurrence, mais de supprimer le plus possible la concurrence en ce qui regarde l'achat des grains.

Or, c'est là un caractère qui doit arrêter l'attention des personnes intéressées dans la vente des grains; et nous demandons en conséquence qu'il soit établi hors de tout doute que cette suppression de la concurrence dans l'achat des grains ne sera pas de nature à nuire à ceux qui sont intéressés dans la vente de ces grains, ainsi qu'au maintien de la concurrence à cet égard. Il

n'y a pas le moindre mal à ce qu'un groupe quelconque de personnes engage des capitaux dans l'achat des grains, et personne ne songe à l'empêcher. Mais ce dont on ne veut pas, c'est que les attributions d'une association et celle d'une compagnie constituée soient conférées à un seul et même corps; de prime abord, une telle proposition ne paraît pas raisonnable. Qu'on me permette de signaler à l'attention le texte de l'article 6 du projet de loi:

6. Est modifié l'article 9 dudit acte par l'addition, à la fin dudit article, des mots: " mais nul pareil règlement ne doit viser à l'expulsion d'une personne quelconque qui est devenue actionnaire de l'association, mais, quant à ces personnes, ce règlement doit prescrire seulement qu'elles seront privées de jouir des avantages et privilèges spéciaux de l'association, autres que les avantages pécuniaires qui découlent de leur qualité d'actionnaire.

M. NESBITT: Le ministre voudra-t-il donner lecture de la première partie afin que nous puissions nous rendre compte de quoi il s'agit?

L'hon. M. OLIVER: D'une manière générale, elle autorise la constitution d'un conseil d'arbitrage et l'expulsion des membres qui ne se conforment pas aux prescriptions du projet de loi. Puis cet article qui est ainsi conçu:

Mais nul pareil règlement ne doit viser à l'expulsion d'une personne quelconque qui est devenue actionnaire de l'association, mais, quant à ces personnes, ce règlement doit pourvoir seulement à ce qu'elles soient privées de jouir des avantages et privilèges spéciaux de l'assiciation, autres que les avantages spéciaux qui découlent de leur qualité d'actionnaire.

A-t-on jamais vu pareille disposition dans la charte d'une compagnie constituée ordinaire, disposition permettant de faire des distinctions, de reconnaître à un actionnaire des privilèges et des droits qui ne sont pas reconnus à un autre. Cela fait voir le caractère d'exception de cette mesure. Elle peut être excellente en elle-même; mais cette Chambre ayant déclaré la guerre aux coalitions et aux concentrations industrielles, ne devrait qu'avec la plus grande prudence inscrire dans ses recueils de lois une mesure d'un caractère aussi exceptionnel, grâce à laquelle on combine les avantages de l'association et de l'entreprise commerciales, et c'est ce que fait cet article, Il ne me paraît pas prudent de voter telle mesure, à moins d'en bien comprendre la portée.

M. A. H. CLARKE: Etant donné l'intérêt du présent projet de loi, je ne vois pas de mal à ce que la délibération en soit ajournée en vue de faire disparaître tout malentendu à son égard. Je n'ai aucunement le désir d'insister pour son adoption.

132½

M. SPROULE: A mon avis, tout projet de loi tendant à constituer une association dotée de privilèges dont ne jouissent pas les particuliers, et obtenant ainsi des compagnies de chemins de fer des conditions de transport favorables, ou s'efforçant d'acheter à prix réduit, prête le flanc à la critique. L'ancienne association avait une assez bonne réputation, et elle n'exigeait pas plus de $5 d'abonnement; mais elle aurait aussi bien pu exiger $25, ou fixer un chiffre tellement élevé qu'aucun négociant dans le cas d'acheter un ou deux wagons de grain n'aurait voulu s'abonner dans ce but. Toute la difficulté est là. Je me suis trouvé en correspondance avec des gens de l'Ouest il y a deux ans, désirant me procurer du grain qui avait souffert de la gelée. On m'offrait de ce grain à des prix variant de 25 à 29 ou 30c du boisseau, et on exigeait comme frais de transport à partir de Brandon, je pense, 25c du boisseau, et, à partir de Moosejaw, 29 ou 30c. Mais on m'informa que si je négociais l'achat par l'entremise d'une association j'obtiendrais un taux de 5 ou 6c moins élevé par boisseau, c'est-à-dire que la compagnie de chemin de fer opérerait le transport à 5 ou 6c de moins par boisseau pour le compte de l'association que pour le compte d'un particulier. Or, j'étais d'avis que c'était là nettement une injustice pour le cultivateur et pour moi-même. J'aurais été en mesure de lui payer son grain un prix plus élevé, si on m'avait fait des conditions raisonnables pour son transport; je devrais être mis à même d'obtenir de la compagnie de chemin de fer un tarif aussi favorable qu'une association quelconque, car aux termes de la loi il est interdit aux compagnie de chemin de fer de faire de ces distinctions. Mais, si vous êtes dans la nécessité d'utiliser le grain, il faut bien en passer par là. Vous êtes en présence de deux difficultés: en premier lieu on vous fait payer plus cher, et en second lieu on ne vous garantit nullement l'époque de la livraison. Je sais que dans une circonstance un pareil envoi de grain a pris deux ou trois mois à atteindre l'Ontario.

Ce ne sont pas là des conditions dans lesquelles un cultivateur aime à opérer. C'est là que gît la difficulté. Vous n'êtes pas à même d'acheter de gens établis dans l'Ouest et désireux de vous vendre leur grain, pour cette raison qu'ils sont cultivateurs, qu'ils ne forment pas partie de cette association et que vous n'en êtes pas membre non plus. Je me suis enquis pourquoi l'association était ainsi favorisée au détriment du particulier. C'est parce qu'elle a de ses employés tout le long de la ligne, qui sont en relations avec les compagnies de chemins de fer, et qui exercent sur elles une plus grande influence. La compagnie remorquera par exemple des wagons pour le compte d'un individu à partir de Brandon et de Moosejaw, puis s'en débarrassera à North-

Bay ou Kenora ou Port-Arthur, où ils seront laissés en garage des semaines ou des mois durant. Cette association a des hommes à tous ces centres importants; ils talonnent les employés de la compagnie jusqu'à ce qu'ils aient mis leurs wagons en circulation et les aient rendus à destination. Ce sont là des mesures qu'un particulier ne saurait prendre. Or, je connais un grand nombre de personnes dans notre pays désireuses de cultiver les grains et qui seraient en mesure d'en disposer à des prix un peu plus élevés qu'on n'en obtient dans l'Ouest; mais elles ont été empêchées de s'assurer ce profit, parce qu'il ne leur a pas été possible d'en obtenir l'expédition. Les restrictions les ont empêchés d'en faire l'achat au prix demandé. Je n'affirme pas catégoriquement que c'était la faute de la compagnie, mais du moins c'est ce qu'on pensait généralement. Or, je déclare que si une compagnie est à même d'obtenir de telles faveurs, c'est au détriment du cultivateur et de quiconque désire lui acheter ses produits.

M. S. SHARPE: Devant le comité des bills d'intérêt privé, on a combattu l'adoption de ce projet de loi en alléguant qu'il était trop favorable à des coalitions, à la formation de trusts de minotiers, cultivateurs et autres, en vue de s'assurer les grains au rabais, au détriment du producteur. On s'est surtout opposé à l'adoption de l'article 7 qui restreint le personnel de l'association. Si cette association a un but de bienfaisance, comme le prétendent ses promoteurs, il n'y a pas de raison d'en restreindre le personnel à telle ou telle classe de personnes. Pourquoi les actions ne seraient-elles pas mises en cours, et chacun ne serait-il pas laissé libre de s'en porter acquéreur?

J'ai soulevé cette objection devant le comité, mais de même qu'un grand nombre d'autres bills d'intérêt particulier qui sont soumis à ce comité, il a été adopté à la hâte sans être beaucoup étudié.

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

DISCUSSION DU BILL DE LA COMPAGNIE DE TRANSPORT ET DE CHEMIN DE FER DE LONDON AU LAC ERIE.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur les articles du projet de loi (n° 91), déposé par M. Harris, tendant à constituer en corporation la compagnie de transport et de chemin de fer de London au lac Erié.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Ce bill était quelque peu compliqué dans ses dispositions, vu qu'il traitait de diverses compagnies qui avaient déjà conclu des arrangements avec les municipalités dans cette partie de la province. Afin que le comité des chemins de fer pût comprendre ce que signifiaient toutes ces conventions que l'on nous demandait de confirmer, ce bill a été renvoyé à un comité spécial qui l'a étudié avec soin et le présent bill tel qu'il est modifié est le résultat du travail de ce comité spécial. Je crois, d'après le rapport fait par le sous-comité du comité des chemins de fer, que les droits des municipalités sont parfaitement sauvegardés, relativement aux conventions qu'elles avaient précédemment conclues avec les autres compagnies que cette compagnie se propose de remplacer.

M. S. SHARPE: Est-ce qu'il s'agit du bill au sujet duquel certains délégués se sont présentés devant le comité des chemins de fer, demandant l'insertion d'un article destiné à assurer la mise en vigueur de la loi concernant l'observance du dimanche relativement à cette voie ferrée? Si je comprends bien, on se propose d'étendre la juridiction fédérale à des chemins de fer qui ont été jusqu'ici considérés comme relevant de la juridiction provinciale. Est-ce l'intention du Gouvernement d'y insérer un article assurant l'application de la loi relative à l'observance du dimanche, tel que l'a demandé la délégation?

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami était présent au comité lorsque le bill a été discuté à fond, et je ne crois pas qu'il ait proposé un amendement à cet effet. Tout membre du comité était parfaitement libre de proposer ce qu'il voulait. La question a été discutée et le comité a décidé que si la commission des chemins de fer devait être placée sous la juridiction fédérale, il lui faudrait relever des dispositions de la loi fédérale concernant les chemins de fer dans son entier, et être assujettie au conseil des chemins de fer.

L'hon. J. HAGGART: En vertu de l'article 8, vous lui conférez le pouvoir d'absorber la Southwestern Traction Company. Cette compagnie a-t-elle le pouvoir de vendre?

M. GUTHRIE: Oui, la vente a été faite en vertu d'une ordonnance du tribunal. La Southwestern Traction Company a été liquidée par autorité de justice et son actif a été vendu par ordre de la cour.

Sur l'article 15.

M. S. SHARPE: Est-ce là la formule dont on se sert ordinairement pour insérer cet article dans les bills de ce genre? Il est dit qu'il faut que cela soit approuvé par un règlement du conseil. Est-ce que cela ne devrait pas être approuvé par le peuple? Il arrive fréquemment que l'influence des compagnies de chemin de fer peut faire adopter par le conseil un règlement qui

ne serait pas approuvé par le peuple. Ne devrait-on pas l'obliger à obtenir l'approbation du peuple exprimée par son vote?

M. GUTHRIE: D'ordinaire, nous n'insérons pas de disposition à cet effet.

M. S. SHARPE: On l'a fait dans le bill de la Michigan & Ontario Power Company.

M. GUTHRIE: Il peut se faire qu'on l'insère dans certains cas particuliers, mais ce n'est pas la coutume.

M. BEATTIE: Ceci est un article spécial, ridigé par l'avocat de la ville de London, lequel a cru que cela suffisait.

M. SPROULE: Le but de cet article est, dans le cas où une municipalité aurait un outillage lui appartenant, d'empêcher cette compagnie de lui faire concurrence. Si une municipalité avait un outillage à elle, le peuple serait suffisamment intéressé pour ne pas adopter un règlement, à moins qu'il ne jugeât à propos de le faire.

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

3e LECTURE

Du projet de loi (n° 114), déposé par M. Forget, concernant la compagnie de navigation de Richelieu et Ontario.

2e LECTURE

Du projet de loi (n° 144), provenant du Sénat et tendant à faire droit à Jessie-Maud-Mary Maxwell.

QUESTIONS.

MARINE DE GUERRE.

M. BOYCE demande:

1. Quels croiseurs, ou autres navires (s'il en est) ont été achetés par le Gouvernement pour la marine de guerre projetée?
2. Quelle est la description des navires, et quels prix ont été payés respectivement?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur.

1. On a entamé des négociations pour l'achat d'un steamer destiné à la protection des pêcheries dans la Colombie-Anglaise, et pour l'achat d'un autre navire qui fera partie de la marine, sous réserve que l'argent devra être voté par le Parlement.
2. Les négociations ne sont pas terminées et aucun argent n'a été payé.

TUYAUX D'EGOUT VITRIFIES.

M. WALLACE demande:

Quelle est la somme des droits perçus l'année dernière à Toronto, Montréal, Winnipeg, Halifax et Vancouver, respectivement, sur les tuyaux d'égout vitrifiés, sous le régime de la clause du dumping?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur): La somme des droits perçus sur les tuyaux d'égoût vitrifiés durant l'année financière 1909, aux ports ci-dessous mentionnés, sous le régime de l'article dit "dumping clause," a été comme suit:

Droits perçus sous le régime de la clause du dumping.

Toronto	
Montréal	
Winnipeg	$ 46 76
Halifax	
Vancouver	834 13
Total	$ 880 89

M. WALLACE demande:

1. Quelle est la valeur en bloc de tuyaux d'égout, et des pièces d'ajustage, en grès vitrifié, importés, durant l'année 1909, dans chacune des provinces du Canada, et venant des Etats-Unis et de l'Ecosse, respectivement?
2. Quel est le tarif sur les tuyaux d'égout et les ajustages, à simple et à double résistance, des premier et second types, provenant de ces deux pays?
3. Est-ce qu'il y a un "dumping clause" relatif à ces tuyaux, et est-il mis en vigueur?
4. Quel rabais est accordé sur les tuyaux importés des Etats-Unis dans l'Ontario, et sur ceux qui sont importés à Winnipeg et dans l'Ouest, provenant des poteries situées dans les endroits où l'on se sert du prix courant de l'Ouest américain,—même question des poteries où l'on emploie le prix courant de l'Est?
5. Quelle est la valeur en bloc des tuyaux importés à Port-Arthur, en 1909? Les factures d'expédition étaient-elles pour premier ou second types, et sur quel rabais le droit a-t-il été prélevé?
6. Sur quelle base est prélevé le droit de douane lorsque les tuyaux sont expédiés de l'Indiana et de l'Ohio sur Winnipeg et l'Ouest?
7. Sur quelle base est prélevé le droit de douane lorsque les tuyaux sont expédiés de Macomb, Ill., sur Winnipeg et l'Ouest?
8. A quelles intervalles sont contrôlés les prix de vente américains pour ces articles quand ils sont destinés à des fins domestiques? Quand l'ont-ils été en dernier lieu?

L'hon. WM. TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur et des Mines):

1. Les importations de tuyanx d'égoût et des pièces d'ajustage assujéties aux droits dans chaque province durant l'exercice financier clos le 31 mars 1909, des Etats-Unis et du Royaume-Uni, respectivement, ont été comme suit:

	Royaume-Uni. Valeur.	Etats-Unis. Valeur.
Ontario	$2,875	$ 19,642
Québec	16,581	4,267
Nouvelle-Ecosse	407	428
Nouveau-Brunswick	1,258	120
Manitoba		19,437
Colombie-Anglaise	13,115	25,182
Ile du Prince-Edouard		
Alberta		57,241

	Valeur.	Valeur.
Saskatchewan..		9,492
Yukon..	18	
Total..	$34,254	$135,809

2 Le tarif des tuyaux d'égoût et des ajustages, à simple et à double résistance, est comme suit:

Article 284 du tarif, 35 p. 100 au tarif général.

Article 284 du tarif, 25 p. 100 au tarif de préférence britannique.

3. Les tuyaux d'égoût en terre cuite appartenant à une classe d'articles fabriqués en Canada, sont assujétis aux dispositions du "dumping clause". Le "dumping clause" est mis en vigueur dans les cas où les percepteurs décident qu'il est applicable.

4. Le prix courant des tuyaux d'égoûts ordinairement importés des Etats-Unis est connu sous le nom de prix courant de l'Est. La base du rabais aux importateurs effectué sur ce prix courant est considérée comme confidentielle au ministère des Douanes.

5. La valeur des tuyaux d'égoût (facturés comme premier et second) importés à Port-Arthur durant l'exercice financier de 1909 a été de $2,496.

6. Les tuyaux d'égout expédiés directement de l'Indiana au Canada, sont assujétis aux droits basés sur les chiffres du prix courant de l'Est ou de l'Ouest, selon la situation de l'endroit d'où ils sont expédiés. Les tuyaux d'égoût expédiés directement de l'Ohio sont assujettis aux droits basés sur le chiffre du prix courant de l'Est.

7. Les tuyaux d'égoût expédiés au Canada de Macomb, Illinois, sont assujettis aux droits basés sur les chiffres du prix courant de l'Ouest.

8. Les prix de vente américains sont contrôlés à des intervalles irréguliers et lorsque cela est jugé nécessaire. Le dernier rapport de l'enquête faite au sujet de ces prix par un employé spécial de la Douane est daté du 21 janvier 1910.

PERCEPTION DE L'ACCISE A GODERICH.

M. BEATTIE demande:

1. Quelles ont été pour chacune des cinq dernières années les sommes en droits d'accise perçues à Goderich, Ontario?

2. Quel est l'employé chargé de ce service, et où réside-t il?

3. A-t-il quelque emploi autre que celui de percepteur du revenu intérieur?

4. Quel était son traitement lors de sa nomination, et quel a-t-il été chaque année depuis sa nomination?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur):

1.

1904-5..	$1,505 29
1905-6..	943 71
1906-7..	581 37
1907-8..	755 09
1908-9..	1,208 60

2. M. J. Dalton demeure près de Kingsbridge.

3. Pas à la connaissance du ministère.

4. Chiffre des appointements, au début, $800; en 1905-1906, sur le pied de $800; en 1906-1907, sur le pied de $800; en 1907-1908, onze mois sur le pied de $800; un mois sur le pied de $1,000; en 1908-1909, un mois sur le pied de $1,000.

BUREAU DE POSTE DE LETHBRIDGE.

M. MAGRATH demande:

Quel est le chiffre des recettes du bureau de poste de la ville de Lethbridge (Alberta), pour les dix mois du présent exercice, se terminant le 31 janvier 1910?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): $22,994.78.

PERMIS DE PECHE EN COLOMBIE-ANGLAISE.

M. TAYLOR demande:

1. Le Gouvernement fédéral a-t-il reçu des demandes d'indemnité de la part de porteurs de permis de pêche par suite d'un prétendu conflit qui aurait éclaté entre les autorités fédérales et le gouvernement de la Colombie-Anglaise et qui les aurait privés de la jouissance des droits conférés par ces permis?

2. Dans l'affirmative, qui a fait ces demandes et quel en est le chiffre respectif?

3. Sir Wilfrid Laurier a-t-il chargé quelqu'un de notifier par écrit à J. A. Kendale, avis que sa réclamation recevrait toute l'attention voulue?

4. A-t-on pris ces réclamations en considération? Dans l'affirmative quel en a été le résultat?

5. A quelle date a-t-on notifié au réclamant avis de la prise en considération de sa demande, et quand ce réclamant a-t-il reçu communication du résultat de l'investigation promise?

6. Le Gouvernement reconnaît-il qu'il est tenu de protéger les porteurs de permis de pêche dans la jouissance des droits conférés par ces permis?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur et des Mines):

1. Oui.

2. J. A. Kendall, $850; W. Kendall, $737.50.

3. Le secrétaire particulier de sir Wilfrid Laurier, en conformité d'instructions reçues, accusa réception de la lettre de M. Kendall, sous la forme habituelle, disant que la question recevrait toute l'attention voulue.

4. Le département de la Marine et des Pêcheries s'était déjà occupé de la question et avait informé M. Kendall qu'il ne voyait pas sur quoi il se fonderait pour donner une décision dans le sens de pareille prétention. M. Kendall n'ayant pas apporté de faits complémentaires à l'appui de sa prétention, le ministère ne se croyait pas autorisé à modifier sa décision à cet égard.

5. L'accusé de réception officiel en question est en date du 30 avril 1909; mais le 14 janvier 1909, le ministère de la Marine et des Pêcheries avait déclaré qu'il ne saurait envisager cette réclamation d'un œil favorable.

6. La question est trop générale pour qu'il soit possible d'y apporter une réponse précise. Toute réclamation d'indemnité de ce genre contre le Gouvernement fédéral doit être décidée d'après le bon droit et la légitimité de la cause.

RESERVE DE FORT-HENRY.

M. M. CURRIE demande:

En quelle condition était le terrain à la réserve de Fort-Henry, ci-devant affermée à R. J. Dunlop, lorsque le département de la Milice en a repris possession?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Le terrain se trouvait en bien mauvais état, vu qu'on avait laissé s'accumuler les branches détachées des arbres et les broussailles et que, par conséquent, le danger d'incendie était imminent. En outre, la clôture installée par M. Dunlop autour de la propriété était dans un tel état de délabrement qu'elle n'avait guère de valeur. Plusieurs bâtiments, construits par M. Dunlop, à savoir, une maison en bois, une grange et une annexe en bois, ainsi qu'une petite hutte, sont assez en bon état.

CHAMP DE TIR DU CAMP DE BARRIEFIELD.

M. M. CURRIE demande:

1. Quelqu'un s'est-il opposé à ce que le champ de tir à la cible au camp de Barriefield fût installé du côté sud du chemin, et a-t-il en conséquence été installé de l'autre côté de la route, et un nouveau champ de tir installé au coût de $12,000?

2. Qui s'est opposé à ce projet; si toutefois il y a eu opposition?

3. Pourquoi le Gouvernement a-t-il construit une levée en terre en arrière des buttes, sur le nouveau champ de tir, à 100 verges de distance du pied d'une colline qui s'élève de 10 ou 12 pieds au-dessus de la levée?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances):

1 et 2. Personne ne s'y est opposé. Les raisons qui ont provoqué le déplacement du champ de tir, du côté sud au côté nord du chemin de Gananoque sont amplement suffisantes. En premier lieu, l'ancien champ de tir a été établi par le gouvernement impérial il y a soixante ou soixante-dix ans, à une époque où la portée extrême des armes alors en usage était bien inférieure à ce qu'elle est aujourd'hui. En second lieu, le champ de tir primitif avait été placé précisément entre la route carrossable d'un côté, et le Saint-Laurent de l'autre côté, et ne se trouvait qu'à peu de distance de l'un et de l'autre. La conséquence était que, si on tirait une balle trop haut, elle pouvait parfaitement tomber dans le chemin, à une grande distance ou bien dans le Saint-Laurent qui est constamment sillonné par des bâteaux et des embarcations de tout genre. Avec les fusils à longue portée, il se serait infailliblement produit des accidents. On a érigé un nouveau champ de tir de dix-huit cibles au prix de $12,000.

3. On a construit un remblai en terre, en arrière des cibles, afin d'empêcher les balles de ricocher sur la colline même et afin que ce remblai fasse fonction de butte pour intercepter la plupart des boulets. L'inclinaison naturelle de la colline n'est pas assez prononcée pour empêcher les ricochets. En outre, la surface est en roc et la colline ne court pas à angle droit avec la ligne de feu, ce qui accentue le danger des rebonds. Le sommet de la colline naturelle dépasse de 5 pieds celui de la butte artificielle, destinée à intercepter les balles.

Toutefois, cette élévation de 5 pieds est à angle plus prononcé avec la ligne de feu que le reste de la colline, et, par conséquent, elle est moins exposée aux ricochets.

ANALYSES DES MARMELADES.

M. BRODER demande:

1. Le département du Revenu de l'intérieur, au cours des années 1908, 1909 et 1910, a-t-il analysé des marmelades ou gelées? Dans l'affirmative, a-t-on constaté que quelque individu ou maison de commerce ait frelaté ces produits ou transgressé la loi à cet égard? Le ministère a-t-il intenté des poursuites? Dans l'affirmative, quels sont ceux contre lesquels on a dirigé des poursuites?

2. S'il n'y a pas eu de poursuites, quelle en est la raison?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur et des Mines):

1) Le ministère du Revenu de l'intérieur a analysé des marmelades durant les années mentionnées. Oui, un échantillon a été déclaré sophistiqué. Il n'en est pas résulté de poursuites.

2) Si on n'a pas dirigé de poursuites contre le fabricant, c'est que la falsification se résumait à l'emploi d'une quantité excessive de glucose, et on a admis que, vu la nature variable de la glucose, on ne saurait déterminer cette quantité que d'une manière approximative.

POSTES DE SAUVETAGE DANS LES CHARBONNAGES CANADIENS.

1. Vu le développement rapide des charbonnages du Canada l'attention du Gouvernement s'est-elle tournée vers le besoin pressant de postes de sauvetage dans les régions minières du Canada? S'il en est ainsi, quelles mesures le Gouvernement a-t-il prises pour

établir de telles stations, our pour engager les compagnies minières à en établir?

2. Le Gouvernement sait-il que la branche technologique du service géologique des Etats-Unis est chargée de l'établissement de postes de sauvetage dans tous les grands centres miniers des Etats-Unis, et que les gouvernements de la Grande-Bretagne et d'autres pays s'occupent également d'un tel service?

3. Y a-t-il au Canada des charbonnages munis d'appareils de sauvetage?

4. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'établir un ou plusieurs postes de sauvetage dans un but d'entraînement ou d'instruction quant au mode à employer pour sauver la vie et la propriété advenant une conflagration ou d'autres désastres dans les mines de charbon?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur et des Mines):

1. Oui. La question est à l'étude.

2. Non. Au contraire, le Gouvernement est informé que ce n'est pas l'intention de ces gouvernements. On a établi ou projeté plusieurs stations de démonstration; mais l'objectif visé est d'essayer de démontrer aux exploitants et aux mineurs les avantages résultant de l'emploi de ces appareils pour opérer le sauvetage et pour combattre l'incendie, et cela afin que les compagnies s'intéressent à l'établissement de stations de sauvetage maintenues par les compagnies collectivement, dans chaque centre important. Aux Etats-Unis, il existe une station de démonstration de ce genre à Urbana, (Illinois), mais elle embrasse un vaste territoire et un grand nombre de centres miniers, l'Illinois, l'Indiana, l'Iowa, le Kentucky occidental, le Michigan et le Missouri.

Le Gouvernement est informé que dans les divers pays d'Europe, la pratique est d'établir des stations collectivement, du genre de celles dont le service géologique des Etats-Unis désire l'établissement dans les divers états de la république.

3. Oui.

4. Répondu sous le n° 1.

PECHERIES DE HOMARD.

M. JAMESON demande:

1. Quelques-uns des fonctionnaires employés par le département de la Marine et des Pêcheries, pour la surveillance et la protection des pêcheries sont-ils propriétaires ou exploitants de quelque établissement pour la mise en conserve du homard, ou sont-ils engagés, ou ont-ils des intérêts dans cette industrie pratiquée en vertu de permis du département?

2. S'il en est ainsi, quels sont leurs noms et adresses, et quelle est la date respective de leur nomination?

3. Ces établissements ,s'il en existe, se sont-ils conformés aux règlements relatifs à la taille des homards mis en conserve?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur et des Mines):

1, 2 et 3. Pas que le ministère sache.

M. TEMPLEMAN.

SERVICE POSTAL DE SAINT-SIMEON A TADOUSAC.

M. PAQUET demande:

1. A-t-on demandé des soumissions pour le transport des dépêches entre Saint-Siméon, comté de Charlevoix, et Tadousac, comté de Saguenay?

2. Qui a présenté la soumission du plus bas chiffre et quel était le montant de cette soumission?

3. L'entreprise a-t-elle été adjugée au soumissionnaire qui a offert le plus fort rabais, sinon, pour quelles raisons?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. Oui.

2. Joseph Couturier; b) $1,975, prix annuel.

3. Non. M. Couturier n'ayant pas réussi à fournir un cautionnement, il a été impossible de lui adjuger l'entreprise.

QUESTION DE PRIVILEGE.

M. H. H. MILLER : Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je prends la parole pour la première fois depuis que je siège ici, pour soulever une question qui m'est personnelle. Je ne sais trop si j'aurais fait pareille démarche, si le député de Jacques-Cartier (M. Monk), dans une lettre fort courtoise, ce matin, n'eût appelé mon attention sur un article paru dans le "Citizen" ajoutant qu'il fallait signaler cet article à la Chambre. L'article porte en titre: "Violation des usages parlementaires" et il y est question d'une brochure que j'ai publiée touchant le bill dont la Chambre est saisie, tendant à la suppression du pari aux courses. Je n'ai guère de plainte à formuler contre le ton même de l'article.

D'après moi, le "Citizen" est habituellement un des journaux conservateurs les plus impartiaux, pour donner les nouvelles et en tirer des commentaires. Un de mes honorables voisins me dit qu'il s'améliore. C'est peut-être vrai sous ce rapport. Je ne désire pas me plaindre du dernier paragraphe de l'article qui dit que M. Miller est un parfait honnête homme. Je n'essaierai pas de contredire cette affirmation, mais je dirai plutôt qu'au sujet de cette question au moins, je me suis efforcé d'être parfaitement honnête. Si je n'ai aucune plainte particulière à faire sur l'article, je dois dire que les affirmations qu'il contient ne sont pas absolument exactes. Bien que je n'y attache aucune importance, parce que c'est complètement en dehors de la question, l'article dit:

Au moment où M. Miller, M.P., est président du comité spécial chargé d'examiner son bill sur pari aux courses, il a fait paraître une brochure dans laquelle il fait l'éloge de son bill, et condamne les courses sans restriction comme un danger public.

Plus loin l'article dit:

Le rôle de M. Miller en se prononçant contre le pari aux courses, lorsque le comité venait seulement de commencer à entendre les témoignages. . .

Je dis que cela est en dehors de la question. Le bill ne condamne nullement les courses et je ne me suis pas efforcé de les condamner. J'ai hésité à retenir l'attention de la Chambre par la lecture de cet article mais peut-être que j'aurais mieux fait de le lire:

Au moment où M. Miller, M.P., est président du comité spécial chargé d'examiner son bill sur pari aux courses, il a fait paraître une brochure dans laquelle il fait l'éloge de son bill et condamne les courses sans restriction comme un danger public, qu'il faut faire disparaître. Le corps de la brochure est daté du 26 janvier, la préface est du 1er février, indiquant que le travail a été préparé peu de temps après que le comité eût commencé l'enquête, au moment où il restait beaucoup d'autres témoins qui n'avaient pas été entendus pour ou contre et naturellement longtemps avant que lui-même et ses collègues fussent en état de discuter les dépositions et d'en tirer une conclusion impartiale. Rien n'est plus contraire aux usages parlementaires ou plus contraire aux habitudes ordinaires d'équité et avec tout le respect dû à M. Miller, il serait difficile d'inventer rien de pareil.

Au Canada, les usages et la procédure parlementaire anglais sont adoptés. Les membres d'un comité spécial sont supposés remplir une fonction correspondante à celle de juge d'un tribunal. Les témoignages ne peuvent pas être imprimés et un rapport ne peut pas être déposé sans l'autorisation du parlement et sans l'approbation du comité. Dans le traité de May, édition de 1863, page 395, sur les lois et privilèges du parlement, il est dit que le président d'un comité qui a publié et mis en circulation une copie du rapport qu'il a présenté au comité, mais qui n'a pas été examiné par le comité, est regardé comme ayant agi irrégulièrement et contrairement aux usages de la Chambre.

Dans un autre cas où un rapport avait été préparé par le président, évidemment sans la connaissance des autres membres du comité, on a donné l'ordre de le supprimer. Mais ces fautes commises par les présidents des comités spéciaux du parlement impérial ne sont rien en comparaison de ce qu'a fait M. Miller en se prononçant contre le pari aux courses lorsque le comité avait seulement commencé d'entendre les témoignages, en publiant son avis et les raisons sur lesquelles il s'appuie sans consulter son comité et sans dire: "Avec votre permission" à l'Orateur de la Chambre.

Si cette conduite doit-être excusée, les comités parlementaires ne seront plus des gardiens sûrs de l'intérêt public. Nous verrons le président du comité des comptes publics décider d'avance avant l'audition complète, ou peut-être sans audition des témoignages, que les accusations d'extravagance ou de malversation de la part des ministres ou des fonctionnaires, présentés par l'opposition, sont absolument sans fondement; nous verrons le président du comité des chemins de fer décréter de sa propre autorité qu'une compagnie qui fait une demande, n'a pas droit à une charte ou qu'une autre compagnie devrait voir sa charte annulée.

M. Miller est un parfait honnête homme et nous sommes certains qu'en réfléchissant à ce qu'il a fait, il sera extrêmement peiné de l'avoir fait. En attendant, l'affaire devrait être rapidement réglée par le Parlement.

Quant à l'affirmation que la brochure est datée du 26 janvier ou peu de temps après le commencement de l'enquête, je tiens à déclarer que la préface de la brochure que j'ai publiée est datée du 1er février, que la date du 26 janvier se trouve à la fin de la brochure. La copie a été envoyée à l'imprimeur le 26 janvier avec la date du 26 janvier. Les épreuves sont revenues vers le premier février et elles ont été considérablement modifiées avec des ajoutages et elles ont été datées de nouveau du 1er février. Si mes honorables collègues veulent parcourir cette brochure ils verront qu'elle renferme un article de fond du "Globe", qui a paru le 2 février, de sorte que la brochure a dû être postérieure au 2 février, date à laquelle la copie a été finie et envoyée à l'imprimeur.

M. BOYCE: Quand fut-elle distribuée?

M. MILLER: J'en parlerai dans un moment. J'attire l'attention sur le fait que tous les témoignages qui avaient été rendus, l'ont été avant la date à laquelle la brochure a été envoyée à l'imprimerie. Il est vrai qu'il reste encore beaucoup de témoignages, mais la plus grande partie en est imprimée et se trouve maintenant déposée sur le bureau de la Chambre—la plus grande partie, bien que ce ne soit pas tout absolument. L'article dit:

Les membres d'un comité spécial sont supposés remplir une fonction correspondante à celle de juge d'un tribunal.

C'est parfaitement vrai jusqu'à un certain point. Les membres d'un comité spécial, y compris le président, ont une double fonction et cela pourrait plus particulièrement être dit de moi-même, car je n'étais pas seulement le président, j'étais aussi le promoteur du bill. En réalité, je crois que ce fut parce que j'avais présenté le bill que j'ai été nommé membre du comité, comme un ou deux autres députés en ont fait partie parce qu'ils s'étaient exprimés comme adversaires du bill. Je peux donc parfaitement comprendre qu'en ma qualité de président du comité, c'était mon devoir de faire preuve de toute la justice et de toute l'impartialité de quelqu'un qui remplissait une fonction judiciaire. C'est ce que je me suis efforcé de faire. Ma situation dans ce cas n'était pas des plus faciles. On savait—et je ne me suis donné aucune peine pour le cacher—que j'étais en faveur du bill, mais néanmoins, je me suis efforcé d'être parfaitement impartial en dirigeant les débats du comité autant

qu'un président peut l'être. Je suis sûr que j'ai réussi à l'être. La tâche n'était pas facile, parce qu'il y avait environ huit ou neuf avocats, chargés des intérêts opposés au bill et un seul qui lui était favorable. Comme il en était ainsi et que l'on savait bien que j'étais en faveur du projet de loi, il ne m'était pas facile de me conduire de façon que toutes les parties intéressées fussent convaincues que je les traitais avec justice. Je suis par conséquent très heureux de savoir qu'à la fin des dépositions M. Leighton McCarthy, un des principaux avocats opposés au bill, a remercié le comité de sa conduite absolument équitable envers tous ceux qui s'étaient présentés devant lui. Il a dit que chacun avait été entendu avec justice et avait été traité d'une façon impartiale. Plusieurs des avocats qui ont paru devant le comité et qui étaient opposés au bill m'ont remercié personnellement de la façon équitable avec laquelle j'avais dirigé les séances du comité.

Mais quand les séances du comité eurent été terminées, je crois que ma situation était tout à fait différente. Quelle objection pourrait-il y avoir à ce que je parle à un député de la Chambre, en tout temps durant l'enquête, pour lui exposer simplement et amicalement mes idées sur la question et en les appuyant par les arguments que je croirais bon de présenter. Certainement, le fait que j'étais président du comité ne me privait pas du droit que pouvaient avoir les autres députés de discuter le bill.

On a demandé: Quand la brochure a-t-elle publiée? C'est une question, monsieur l'Orateur, sur laquelle je veux attirer votre attention et celle de la Chambre. Si la brochure a été envoyée à l'imprimeur avant que tous les témoignages aient été rendus, je l'ai conservée en ma possession,—je n'en ai pas donné plus d'une demi-douzaine d'exemplaires à des amis—jusqu'à ce que le comité ait entendu absolument tous les témoignages et toute la preuve qui devait être faite.

M. BOYCE: Puis-je demander à l'honorablpe député si l'enquête n'a pas été ajournée afin de recevoir les explications des avocats sur la question?

M. MILLER: J'en parlerai; c'est parfaitement exact. La brochure a été conservée jusqu'à ce que les témoignages aient été entendus. Il est exact de dire que le comité s'est ajourné pour recevoir les explications des avocats. Mais à ce propos, je puis dire que les explications des avocats ne pouvaient pas m'influencer parce qu'ils n'avaient pas eu l'occasion d'entendre et de peser plus que moi les témoignages. Et tous les témoignages étaient absolument du même genre que ceux qui se rapportaient à un bill analogue, présenté à la législature de New-York, que j'avais lus et entendus et sur lesquels j'étais parfaitement renseigné. Je veux maintenant parler des cas mentionnés dans l'article du "Citizen":

Dans l'ouvrage de May, édition de 1863, page 395, sur les lois et privilèges du Parlement, il est dit que le président d'un comité qui a publié et mis en circulation une copie du rapport qu'il a présenté au comité, mais qui n'a pas été examiné par le comité, est regardé comme ayant agi irrégulièrement et contrairement aux usages de la Chambre.

Je prétends que c'est là un cas complètement différent de celui-ci. Cette personne était supposée être président du comité. En publiant cette brochure, je n'agissais pas comme président du comité, mais j'exerçais mon droit comme promoteur du bill et comme membre de la Chambre. La brochure n'est pas censée venir du président du comité ou même d'un membre du comité, mais de moi-même, comme membre de cette Chambre et citoyen du pays. Le cas suivant qui est cité dans l'article est semblable. Un rapport avait été préparé par le président, en apparence sans la connaissance des autres membres du comité et l'on a ordonné de le supprimer. Là encore la personne agissait et paraisait agir comme président du comité, ce qui est un cas entièrement différent de celui-ci. Je n'avais pas pensé—et je ne voudrais pas penser—exprimer les idées du comité ou faire un rapport ayant la prétention d'être le rapport du comité ou du président, ou d'un membre du comité, mais je répète que j'exerçais seulement mes droits en faisant imprimer des arguments auxquels personne ne pouvait objecter, à l'appui du projet de loi que j'avais présenté. Ce que j'ai fait, je l'ai fait avec une parfaite franchise. Je n'ai pas essayé de faire de la réclame pour ce bill ou d'en parler en particulier à chaque député ou je n'ai pas employé un argument qui était bon dans un cas et un autre argument qui était bon dans un autre; mais j'ai fait imprimer les arguments à l'appui de mes idées et j'ai publié la brochure dont j'ai offert un exemplaire à tous les députés de la Chambre, de la manière la plus franche et la plus honorable.

A ces quelques explications, j'ajouterai que je crois les écrivains du "Citizen" parfaitement sincères, mais lorsqu'ils réfléchiront sur cet article ils regretteront de l'avoir écrit.

M. MONK: Je considère qu'il s'agit d'une question de privilège et c'est pour cette raison que je prends la parole, vu qu'elle met en jeu une importante question de coutume et de procédure parlementaires. Mon honorable ami (M. Miller) fait erreur en disant que dans ma lettre de ce matin j'appelle son attention sur l'article du "Citizen". Ce n'est qu'après lui avoir expédié ma lettre que j'ai pris

connaissance de cet article. Je lui ai écrit qu'après avoir reçu la brochure qu'il a fait publier je me suis dit qu'il avait gravement violé les privilèges de cette Chambre, et qu'il serait de notre devoir d'en saisir le Parlement. Ma lettre n'était pas basée sur l'article du "Citizen", mais je considérais nécessaire, à propos de cet incident, né d'une cause assez peu importante, de demander à la Chambre de poser des règles concernant la conduite que mon honorable ami, en toute sincérité, a jugé à propos de tenir. Sans revenir sur les délibérations du comité il me sera sans doute permis de dire que le comité spécial auquel cette question a été renvoyée, avait entendu les témoins et avait donné aux avocats intéressés une semaine pour soumettre un plaidoyer écrit à l'appui de leurs prétentions. Et c'est vendredi soir, je crois, que la brochure de mon honorable ami a été distribuée.

Comme beaucoup d'autres, sans doute, cette conduite de l'honorable député m'a parue peu ordinaire et irrégulière. Je dois dire que nos délibérations devant le comité ont été très courtoises et que le président (M. Miller) s'est acquitté de ses fonctions à la satisfaction générale, mais le point à décider est celui-ci: la publication, par un membre du Parlement, par un membre du comité, ou par le président du comité, d'un écrit en faveur d'un projet de loi ou d'une question quelconque, soumise à ce comité, constitue-t-elle une irrégularité qui équivaut à une violation des privilèges de cette Chambre? Pour ma part, je le crois, et je crois aussi que si nous tolérons une pareille conduite, si nous ne déclarons pas qu'elle ne doit pas être permise, nous ouvrons la porte à de graves abus.

M. MILLER: L'honorable député (M. Monk) trouve-t-il une différence entre la conduite d'un député qui lui soumettrait un plaidoyer écrit ou imprimé et celui qui lui soumettrait ses arguments de vive voix?

M. MONK: Je considère qu'il y a une grande différence et voici pourquoi. Le principe sur lequel repose toute l'affaire est bien connu. Les questions soumises à un comité sont censées faire l'objet d'une étude approfondie, et personne ne doit chercher à influencer l'esprit de la Chambre d'un côté ou de l'autre, tant que le comité n'a pas terminé son enquête et présenté son rapport. Ce principe est appliqué si rigoureusement, qu'il est strictement défendu de faire la moindre allusion, dans la Chambre, aux délibérations d'un comité. On considère comme une violation des privilèegs parlementaires la révélation de ce qui se passe au sein du comité. Je sais qu'il est fait exception à cette règle pour la presse, à laquelle on permet aussi de publier ce qui se passe dans la Chambre. Mais elle est plus strictement observée quant aux délibérations des comités que quant aux délibérations de la Chambre.

On conçoit facilement que s'il était permis à un membre du comité qui est au courant de tout ce qui s'y passe, de chercher à influencer ses collègues de la Chambre pendant que la question est encore à l'étude et avant que le rapport ait été déposé, cette conduite pourrait donner lieu aux plus graves abus.

J'ignorais que mon honorable ami dût saisir la Chambre de cette question dès aujourd'hui, et je lui reproche de ne m'en avoir pas averti, vu que je lui disais dans ma lettre de ce matin que sa conduite provoquerait une discussion. Il aurait dû me faire part de son intention.

M. MILLER: Je n'ai fait que ce que, dans sa lettre, l'honorable député disait devoir être fait.

M. MONK: Je n'aurais pas saisi la Chambre de cette question sans en donner avis à mon honorable ami et à mes collègues du comité et j'ai été surpris de voir l'honorable député provoquer ce débat sans en prévenir les membres du comité. Je reconnais l'exactitude de ce qu'il a dit quant aux moyens qu'il a jugé à propos de prendre, de sa propre initiative, pour mettre la question sous les yeux de la Chambre et du public, mais je maintiens que si nous tolérons une pareille conduite, nous violons une coutume parlementaire et nous consacrons le principe qu'il est permis de chercher à influencer la Chambre sur une question soumise à un comité. On conçoit facilement qu'une pareille conduite peut entraîner de graves abus.

Je m'étais proposé de saisir la Chambre de cette affaire en déposant une motion qui aurait fourni à la Chambre l'occasion de poser une règle déclarant une semblable procédure irrégulière, comme la chose a été faite à maintes reprises en Angleterre.

M. BLAIN: Bien que membre du comité, je n'ai reçu aucun avis que cette question serait discutée aujourd'hui. Je m'abstiendrai donc de tout commentaire, et je me bornerai à demander à la Chambre de dire s'il est convenable qu'un député qui dépose un projet de loi soit lui-même le président du comité devant lequel ce projet est renvoyé. Je considère que dans d'autres circonstances cet incident ne se serait pas présenté. Sans me prononcer d'un côté ou de l'autre, je constate que dans l'intérêt général celui qui dépose un bill et travaille à le faire adopter ne devrait pas être choisi comme président du comité devant lequel ce bill est renvoyé.

M. SPROULE: J'ai reçu un exemplaire de cette brochure et voici comment j'envisage la question: la Chambre a confié une mission à ce comité spécial,—celle d'étudier

un projet de loi, d'appeler des témoins, de payer ces témoins, de les entendre et de faire rapport de ces délibérations à la Chambre. Tant que ce comité n'a pas terminé ses travaux, il n'est pas permis à un député de traiter cette question devant la Chambre. Le comité a reçu mission de faire une enquête et d'en faire rapport à la Chambre. Il peut être permis à un membre de ce comité de plaider sa cause auprès d'un étranger, mais je considère irrégulier et contraire au règlement, d'adresser un plaidoyer, sous forme de brochure ou autrement, à un membre de cette Chambre. Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Jacques-Cartier, le Parlement est censé n'avoir pas d'opinion préconçue et n'avoir pris aucune décision avant d'avoir pris connaissance du rapport de son comité. Ainsi, que l'intention de mon honorable ami (M. Miller) ait été bonne ou mauvaise, il est évident qu'il n'a pas suffisamment tenu compte des usages parlementaires, lorsqu'il a adressé cette brochure à tous les députés, juste au moment où cette question était à l'étude devant le comité.

M. MONK: Je n'avais pas sous la main la règle concernant cette question, mais voici ce que dit Bourinot, à la page 155:

La Chambre a aussi souvent décidée que les cas suivants tombent dans la catégorie des infractions aux privilèges:

4. Toute tentative d'influencer la décision d'un comité sur un bill ou une question soumis à ses délibérations.

Il y a ensuite, une note marginale qui cite un précédent en Angleterre:

En 1879, M. C. E. Grissell et M. J. Sandilands Ward ont été sommés de comparaître à la barre de la Chambre pour avoir cherché à influencer la décision du comité sur le bill dit "Power High Level Bridge (Metropolis) Bill", dans l'intérêt de certains intéressés dont ils attendaient des avantages pécuniaires en échange de leurs services.

M. MILLER: L'honorable député trouve-t-il quelque analogie entre les deux cas?

M. MONK: Le cas n'est pas le même, mais il consacre le principe concernant les tentatives d'influencer les décisions d'un comité.

L'hon. M. FIELDING: Le cas cité par l'honorable député concerne les influences extérieures.

M. MONK: Permettez-moi de finir la citation:

M. Ward fut condamné à l'emprisonnement puis relâché; M. Grissel ne répondit pas à la sommation, mais il fut appréhendé plus tard et incarcéré à Newgate.

La distribution de cette brochure, non seulement aux membres de la Chambre, mais aussi aux membres du comité, constitue une tentative d'influencer leur décision et partant, une infraction aux privilèges.

ACHATS DE DRAGUES PAR LE GOUVERNEMENT.

M. GORMAN: Je désire appeler l'attention du Gouvernement sur une question qui concerne le département des Travaux publics, et je regrette que l'honorable ministre (M. Pugsley) ne soit pas à son siège. Il y a un an, la Chambre, à ma demande, ordonna le dépôt d'un état indiquant le nombre de dragues appartenant à l'administration, les noms de ceux qui les avaient vendues, les prix qu'elles avaient coûté et les travaux qu'elles exécutaient.

A plusieurs reprises je me suis informé auprès des fonctionnaires du département, et on m'a invariablement répondu que cet état était en voie de préparation. Je sais que la préparation d'un rapport de cette nature est un travail pénible et peut-être difficile, et je comprends qu'il demande un certain temps. Mais, je demande aujourd'hui au Gouvernement, d'en hâter le dépôt, vu que je suis informé que le ministre des Travaux publics a annoncé que son département, sinon le Gouvernement, avait l'intention d'acheter de nouvelles dragues.

J'estime que les membres de la Chambre devraient être en possession de l'état que j'ai demandé, avant que s'engage le débat sur cette ligne de politique particulière, car m'est avis que le document en question produirait un effet bienfaisant sur l'esprit de la députation, et même sur celui des membres du Gouvernement, s'il ont l'intention d'adopter une politique semblable.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): J'appelerai l'attention de l'honorable ministre des Travaux publics sur la demande de l'honorable député.

COMPAGNIE DE LA CALE-SECHE DU SAULT SAINTE-MARIE

M. BOYCE: Je voudrais demander à nouveau, avant qu'on passe à l'ordre du jour, au Gouvernement s'il a pris connaissance d'une déclaration faite ici-même, hier, relativement à la compagnie du bassin de radoub de Sault-Sainte-Marie. J'ai demandé si le Gouvernement avait octroyé à cette compagnie la subvention ordinaire prévue par la loi, et l'honorable ministre des Travaux publics m'a répondu dans la négative. Mais un journal d'hier soir m'apprenait que le Gouvernement avait décidé, hier ou avant-hier, d'accorder une subvention à cette compagnie. Je demanderai à l'honorable ministre des Finances ce qu'il y a de vrai dans cette déclaration formulée par l'honorable ministre des Travaux publics au cours de l'après-midi du jour en question.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Je préférerais que l'honorable

ministre des Travaux publics qui, je le regrette, se trouve absent, répondit lui-même à cette question. Cependant, il sera de mon devoir de signaler à son attention ce que vient de dire l'honorable député, et je pourrai alors profiter d'une autre circonstance pour fournir le renseignement demandé.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL DE LA MARINE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de sir Wilfrid Laurier tendant à la 2e lecture du projet de loi (n° 95), relatif à la marine de guerre du Canada, ainsi que sur l'amendement de M. Borden et le sous-amendement de M. Monk.

M. A. B. WARBURTON (Queen) (I. P.-E.): Monsieur l'Orateur, lorsque, à la session dernière, cette question fut soumise à la Chambre, j'ai saisi l'occasion pour présenter quelques observations sur ce projet de loi, afin d'exprimer l'avis que j'entrenais alors et que je n'ai pas modifié considérablement sur cette grande question de la défense impériale. J'ai alors fait observer que nous accomplissions beaucoup en vue de renforcer et de consolider l'empire, et aussi dans l'intention de pourvoir à la défense de ce dernier, en peuplant nos provinces de l'Ouest d'immigrants de la mère patrie et en fournissant à ces derniers un home véritable. Cette politique était avantageuse et à la mère patrie et à nous-mêmes. J'ai dit alors qu'en formant ainsi au Canada une race forte, nous établissons un boulevard, pour ainsi dire, dont profiterait l'empire, ce qui serait le plus grand service que nous pourrions rendre pour assurer permanemment la défense de la mème patrie. Je puis ajouter qu'après avoir lu tout récemment certaines observations de lord Roberts, il m'a semblé que bien que je ne sois pas un expert dans ces questions, on trouverait peut-être un moyen préférable à celui de la création d'une marine de guerre pour venir au secours de l'empire, en renforçant notre propre armée.

Quoi qu'il en soit, l'opinion que je professais alors n'a pas été partagée, évidemment, par les autres membres de la Chambre. Au cours du débat qui s'est terminé le 29 mars par une décision unanime, j'ai appuyé la résolution présentée, et je veux loyalement tenir la même attitude aujourd'hui. Je n'aurais pas fait allusion à cela, si l'honorable représentant de Marquette n'eût pas fait allusion aux observations que je m'étais permis de faire, en les défigurant jusqu'au point de dire que j'avais la conviction que nous établissions dans l'Ouest une race de gens supérieure; que nos prairies se colonisaient par des gens virils qui seraient avantageux au pays et que nous devrions compter sur eux comme sur une force pour l'avenir.

Je croyais qu'une grande partie de ces immigrants venaient de la mère patrie et qu'ils appartenaient à la race anglo-saxone, des gens dont la venue était des plus désirables dans aucun pays où ils s'établi- d'origine anglo-saxonne, nos terres de Marquette (M. Roche) est dans le vrai, je me suis trompé du tout au tout dans mon affirmation, et, au lieu d'être occupées et cultivées par ces immigrants supérieurs d'origine anglo-saxone, nos terres de l'Ouest se peuplent de Polonais, de doukobors et d'autres gens dont la venue ne semble pas désirable à l'honorable député.

Je regrette que ces terres de l'Ouest se colonisent de cette façon. Je suis certain, toutefois, que lors du prochain recensement mon honorable ami demandera que ces immigrants soient comptés dans le chiffre établissant la proportion de représentation que devra avoir cette partie du pays. Je ne m'attendais pas à ce qu'un honorable député de l'Ouest exprimât une opinion semblable. Celle-ci se fût mieux trouvée sur les lèvres de certains représentants de l'est du Canada qui ne sont pas aussi bien renseignés sur ce qui se passe dans l'Ouest. Malgré tout le respect que je professe pour l'opinion de l'honorable député, je crois encore que les terres de l'Ouest se colonisent largement par une population d'origine anglo-saxonne, par des immigrants de la mère patrie qui nous aideront à réaliser l'idéal que nous nous formons, et qui deviendront en temps utile, une force puissante pour l'empire, puissante au point de dépasser tout ce qu'on pourrait espérer sous ce rapport-là.

L'honorable député qui m'a précédé (M. A. Broder). dans son discours très excellent quoique bref, a signalé ce fait curieux que des 50,000,000 de boisseaux de blé qui sortent du port de Baltimore et qui ont été récoltés aux Etats-Unis, on n'en a expédiés que 10,000 boisseaux sur des navires battant le pavillon américain, et que des 1,200 navires qui quittent le port de New-York chaque année, retenus par des commerçants américains pour toutes les parties du monde, sept seulement battaient le pavillon américain. Il a ajouté:

> On ne doit donc pas s'étonner d'entendre un membre du sénat américain dire: Songez donc! dix croiseurs, huit Dreadnought et dix-neuf navires de guerre pour protéger huit navires marchands dans l'océan Pacifique!

J'avoue que c'est un fait curieux a observer, et qu'il est étrange qu'on n'ait rien dit, non seulement du commerce, mais encore du manque de trafic pour les Etats-Unis. Peut-être que mon honorable ami aurait pu indiquer quelques raisons expliquant pourquoi le commerce des Etats-Unis, d'une population qui se livre naturellement au commerce, et dont le pavillon, à une certaine époque, a abrité autant, sinon plus de marchandises que celui

de la mère patrie sur les océans, n'existe plus en tant que commerce maritime. Il aurait pu nous dire que la grande marine que se construisent actuellement nos voisins est peut-être un bon signe de temps meilleurs, et que le commerce des Etats-Unis qui a été presque annihilé grâce à une politique douanière stupide et imprévoyante, devra rester ce qu'il est, puisqu'il n'y a pas actuellement d'indice aux Etats-Unis pour nous faire croire à un changement quelconque de cette politique, changement qui permettrait au commerce américain de reprendre la mer, ce qui expliquerait la nécessité pour nos voisins d'une marine de guerre destinée à la protection de ce commerce.

Dès le commencement de ce débat, l'honorable député d'Yale-et-Caribou (M. Burrell) a pris la parole, et son discours, comme tous ceux qu'il prononce, a été très éloquent.

Il contenait, en outre, certains aperçus qui semblaient étranges. J'oserais dire que l'état d'esprit dans lequel mon honorable ami a dû se trouver depuis le dépôt de ce projet de résolution, par le très honorable premier ministre, jusqu'au moment où il a prononcé son discours, ferait l'objet d'une étude des plus intéressantes de la part d'un psychologue.

Il a parlé—dans le but, je suppose, d'accentuer l'expression de sa loyauté—d'un rapport qu'on avait fait d'un petit incident qui s'était produit en cette enceinte alors que, à la fin du discours de l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) et que vous-même, monsieur l'Orateur, aviez remis votre tricorne en déclarant qu'il était six heures, il s'était produit une explosion spontanée, mais préparée d'avance à mon avis, d'enthousiasme manifeste s'il faut en juger par les chants qui expriment notre loyauté. On a rapporté que cet incident s'était produit à la fin du discours du très honorable leader de la Chambre, et mon honorable ami a demandé au premier ministre ce qu'il allait faire à ce propos-là.

La réponse du premier ministre fut: Qu'ai-je à faire avec cela? Mon honorable ami, après avoir rapporté cet incident, ajoute:

> Mais ce que nous devons nous attendre du très honorable premier ministre et de son parti, vu que les journaux par tout le pays ont donné une importance aussi extraordinaire à cette question, on lui a demandé d'user de son influence indiscutée pour corriger le rapport de cette partie de la séance afin d'établir exactement ce qui s'était passé ici. Quand j'ai posé cette question au très honorable premier ministre cet après-midi, quelle fut sa réponse? La voici: Qu'ai-je à faire avec cela? Eh bien! qu'on me permette de démontrer que le très honorable premier ministre avait beaucoup plus de motif de s'occuper de cette question qu'il n'en avait de faire preuve de beaucoup de puissance et d'énergie lors d'un certain débat, l'an dernier. Tout le monde se rappelle que lorsqu'il fût question de discuter les affaires de la Colombie-Anglaise, on a invoqué un télégramme supposé, et que le premier ministre s'est élevé avec force contre l'immoralité résultant du fait de publier une télégramme semblable, bien que celui-ci ne concernât que de très loin l'honorable premier ministre, si on le compare à celui qui se produit aujourd'hui.

Je n'aurais pas fait allusion à cela, parce que je ne vois pas quel avantage peut retirer mon honorable ami qui l'a mentionné, et parce qu'il rappelle un épisode qui manque plutôt de saveur. Ce qui me surprend, c'est d'entendre mon honorable ami parler de télégramme tronqué; ce n'était pas un télégramme tronqué, mais un télégramme forgé, ce qui devenait un crime. Se servir du qualificatif "tronqué", c'est se former une idée bien extraordinaire d'un crime le plus bas. J'aimerais demander à mon honorable ami, qui semble croire que le très honorable premier ministre du Canada n'a pas autre chose à faire que de parcourir le pays pour corriger les nouvelles que publient les gazettes, si, lorsqu'il a eu connaissance de ce crime et qu'il a appris qu'un ministre de la couronne avait été privé de son siège au moyen de ce forfait, il a pris le moyen de faire châtier le criminel. Pourquoi n'a-t-il pas dit alors: Le parti conservateur n'acceptera pas un siège de cette façon-là? Pourquoi n'a-t-il pas insisté pour faire réinstaller dans la jouissance de son mandat l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur qui en avait été privé au moyen de cet acte criminel? Je n'ai pas l'intention de m'occuper davantage de cette affaire, mais il m'a semblé qu'au point de vue de la psychologie, les observations de l'honorable député revêtaient un intérêt particulier.

Mon honorable ami de Queen-et-Sunbury (H. H. McLean) a parlé, l'autre soir, d'une façon très éloquente de la défense des ports du Dominion qui pourraient être si bien outillés, grâce à la création de cette marine projetée par le Gouvernement, et je ne répéterai pas ce qu'a dit, à ce propos, l'honorable député.

Il fit observer que nous aurons, calqué sur le Collège militaire de Kingston, un collège naval pour la formation des jeunes gens qui désireront prendre du service dans la marine canadienne; et si l'on en juge par le succès qui couronne l'œuvre du Collège militaire de Kingston, la Chambre entière conviendra avec moi que le collège naval devra former d'excellents marins. La formation des matelots de la marine de guerre demande beaucoup de temps. L'amiral Kingsmill me disait, il y a quelque temps, que les règlements de la marine canadienne seront ceux de la marine impériale; or, ces règlements prescrivent que les officiers et les matelots doivent entrer au service vers l'âge de quatorze ans et poursuivre l'apprentissage de leur carrière pendant cinq ou six

années consécutives pour recevoir une formation complète et devenir aptes à bien remplir leurs devoirs respectifs. Nous ne saurions former en peu de temps de bons canonniers et de bons matelots de la marine de guerre, parce que pour acquérir les qualités nécessaires, il faut qu'ils passent par un apprentissage long et rationnel.

Dans cinq ou six ans, nous compterons un bon nombre de jeunes gens aptes à occuper n'importe quelle position dans la marine britannique, selon que leur âge le leur permettra, et il va sans dire qu'avec les années l'expérience ajoutera encore à leurs aptitudes. Je considère qu'à la faveur du régime projeté la marine canadienne sera dotée d'officiers dont nous aurons toute raison de nous enorgueillir; car je suis d'avis que la jeunesse canadienne est la meilleure qui soit au monde et que, partant, je fonde les plus grandes espérances sur ceux de nos jeunes gens qui prendront du service dans la marine canadienne. Je me plais à espérer que l'on adoptera et observera minutieusement les règlements de la marine impériale, estimant que ce qui mérite d'être fait doit être accompli de façon complète.

Le projet du Gouvernement me paraît donc sage, tandis que l'amendement déposé par le chef de l'opposition tend simplement à l'érection de la partie supérieure d'un édifice maritime dont on n'a pas encore jeté les fondations. Autrefois, quand on avait de bons marins à bord des navires, c'était tout ce qu'il fallait. Les meilleurs marins du monde, on les trouve sur les côtes des Provinces maritimes; mais si excellents que soient ces marins, sans formation spéciale, ils ne seraient guère plus utiles que les hommes de terre à bord d'un navire de guerre moderne; ils auraient l'avantage de n'être pas incommodés par le mal de mer, mais c'est à peu près tout.

Au cours du présent débat, il a été souvent question de l'empire des mers et l'on a maintes fois fait de savants emprunts à l'histoire. Dès le début de son discours, le chef de l'opposition s'est fondé sur l'autorité du capitaine Mahan pour rappeler que c'est Napoléon et non Villeneuve qui fut défait à Trafalgar. Il y a déjà un assez bon nombre d'années que j'ai lu l'ouvrage du capitaine Mahan, mais je me rappelle bien nettement les opinions qu'il énonce, et je me permettrai de faire observer à ce propos que si l'on développait la faculté de penser aussi bien que la mémoire chez les jeunes élèves des écoles publiques, ces enfants pourraient apprendre eux-mêmes ce qu'enseigne le capitaine Mahan.

Je ne veux pas passer pour pédant; qu'on me pardonne néanmoins de me reporter à deux des exemples de réelle puissance maritime cités par le capitaine Mahan. Se reportant à la deuxième guerre punique, il fait voir comment, à la suite de divisions intestines et, peut-être aussi, dans une large mesure, à cause de la jalousie de la puissante famille des Barca, les Carthaginois, peuple de marins, laissèrent les Romains se rendre maîtres des mers. Bien que sous le commandement de l'un des plus grands génies militaires dont l'histoire fasse mention, les Carthaginois virent la victoire les abandonner; leur chef se trouvant dans l'impossibilité de faire venir par mer ses approvisionnements et des renforts, c'en fut fait de Carthage. La cause de cette défaite réside en ce que les troupes carthaginoises se trouvaient en pays ennemi, harassées par une population hostile, incapables de faire rendre les approvisionnements et les renforts jusqu'à la mer. Mais cet exemple ne s'applique aucunement au cas qui nous occupe.

L'autre exemple est celui de l'armée anglaise en Espagne, pendant le guerre de la Péninsule. Dans cette circonstance, les Anglais étaient maîtres de la mer et purent constamment faire venir des approvisionnements et des renforts. Ce cas diffère également de celui qui nous occupe. Les Anglais, il est vrai, combattaient à l'étranger, mais ils se trouvaient en pays ami et avaient en outre l'avantage d'être maîtres de la mer. Cette situation différait essentiellement de celle des Carthaginois; elle se rapproche davantage de celle qui nous serait faite au cas où la Grande-Bretagne serait en guerre.

Si l'Angleterre venait à se trouver obligée de soutenir une guerre, je n'en craindrais guère le résultat final. Certes, la grande difficulté pour la mère patrie est de se procurer les approvisionnements nécessaires à sa population. A l'heure actuelle, l'Angleterre ne produit pas de denrées alimentaires en quantité suffisante; il se peut toutefois qu'un jour ou l'autre, le peuple anglais retournant à la culture des champs, la mère patrie se trouve en mesure—situation bien enviable—de se suffire à elle-même. Quoi qu'il en soit, grâce aux navires de guerre que le Canada pourrait fournir par suite de la réalisation du projet du Gouvernement, on pourrait assurer le transport des approvisionnements en Angleterre.

Comme l'a fait observer mon honorable collègue de Sunbury-et-Queen (M. H. H. McLean), les forces navales du Canada pourraient fort bien défendre les approches des ports de ce pays pour permettre aux navires chargés de provisions de gagner la haute mer sans encombre—et l'on sait combien c'est difficile de rejoindre le navire rendu en pleine mer. On peut bien capturer un navire de temps à autre; mais ce qui étonne le plus quand on traverse l'Atlantique pour la première fois, c'est la rareté des navires que l'on rencontre. Outre plusieurs traversées que j'ai faites à bord de paquebots, j'ai eu l'occasion, assez rare de nos jours, de traverser l'Atlantique à bord de navires à voiles, et c'est ainsi que

j'ai pu constater que l'apparition d'une voile au cours de la traversée est chose tellement rare, qu'on la considère presque comme un événement.

Quand les navires d'approvisionnement sont en pleine mer, ils se trouvent pour ainsi dire en sûreté, et la marine canadienne dont le Gouvernement propose l'établissement suffira amplement à protéger jusqu'à ce point-là le commerce de l'Angleterre. Mon honorable collègue l'a dit avant moi, il ne s'agit pas ici de vaisseaux de fer-blanc; ce sont des navires portant un armement formidable de canons de 6, des navires à grande vitesse, capables de se mesurer avec tout bâtiment de guerre qui tenterait de porter atteinte à notre commerce. Inutile de dire que ni l'Allemagne ni aucune autre puissance ne songerait, au cas où elle se trouverait en guerre avec l'Angleterre, à faire servir ses Indomitable ou ses Dreadnought à la capture des navires marchands de l'ennemi; ce serait absurde. Elle confierait ce soin à des navires de moindre importance avec lesquels des navires du type du "Bristol" pourraient se mesurer avec avantage. L'ennemi ne pourrait pas, en ayant besoin dans ses eaux, envoyer ces grands bâtiments patrouiller sur l'Atlantique. Au surplus, ces vaisseaux ne pouvant transporter qu'une assez faible quantité de charbon —circonstance que l'on a alléguée comme preuve que l'on entend s'en servir contre la Grande-Bretagne dans les eaux de la mer du Nord—ne sauraient rester bien longtemps en pleine mer.

M. EDWARDS: Sous le rapport de l'approvisionnement de combustible, quelle est la capacité respective du Dreadnought et du croiseur de l'Allemagne?

M. WARBURTON: Je crois qu'ils peuvent s'approvisionner pour quatre à six jours. En cas de guerre avec l'Angleterre, les grands croiseurs allemands ne pourraient pas quitter les eaux de la mer du Nord; les croiseurs plus légers pourraient sans doute le faire, et leur approvisionnement de charbon serait suffisant.

Je me permettrai, à propos de ces petits croiseurs, de citer l'opinion d'une très haute autorité. Traitant ce sujet l'autre soir, mon honorable ami de Grey-nord a parlé de lord Charles Beresford comme de la plus grande autorité que possède aujourd'hui l'Angleterre en matière navale. Bien que ne sois pas prêt à aller aussi loin que cela, estimant qu'il y a aujourd'hui en Angleterre des hommes dont l'autorité en cette matière est plus grande que celle de lord Charles Beresford, je me plais à reconnaître que ce dernier est d'une grande compétence et que ses paroles méritent de fixer notre attention. Je n'ai pas d'exemplaire du discours qu'il prononçait il y a dix ou douze ans, à l'occasion du cadeau d'un navire de guerre que la colonie du cap de Bonne-Espérance avait fait à l'Angleterre; mais je me rappelle fort bien ce qu'il disait en cette circonstance. Tout en appréciant à sa juste valeur le cadeau ainsi fait, il donnait à entendre, en termes non équivoques, que la population du cap de Bonne-Espérance aurait bien mieux fait d'appliquer l'argent qu'avait coûté ce navire de guerre à la fortification des ports et à la défense du territoire de la colonie.

On a maintes fois entendu répéter qu'à l'heure actuelle un grand nombre des navires de la marine anglaise sont bons à mettre au rancart. Tel n'est pas, évidemment, l'avis de lord Charles Beresford, qui a blâmé le gouvernement actuel d'avoir mis de côté beaucoup de navires de guerre. Adressant la parole à Pembroke, en septembre dernier, il disait:

> Le gouvernement actuel a mis au rancart 150 navires et dégarni les stations de radoub, mettant ainsi en péril la sûreté de nos routes commerciales. C'était, pour ainsi dire, couper les artères; or, il en est d'une nation comme de l'homme: elle meurt quand on coupe les artères de son commerce. Les petits croiseurs étaient d'une valeur inestimable en ce qu'ils empêchaient les irréguliers de suspendre notre commerce en en barrant les routes. C'est donc une grave erreur que l'on a commise en les mettant de côté. Cette erreur, d'autres nations l'ont remarquée et nos colonies s'en sont rendu compte. Je prétends que l'on aurait dû construire 18 petits croiseurs cette année et 18 autres l'an prochain.

Ces paroles devraient suffire à détromper ceux qui, en cette Chambre, comme en dehors, croient au peu d'utilité de ces petits croiseurs. L'Angleterre elle-même ne semble pas considérer que les croiseurs du type du "Bristol" ont aussi peu de valeur que certaines gens leur en attribuent, puisqu'elle en fait construire d'autres. Mon honorable collègue de Grey-nord nous a dit que ce n'est pas toujours le tonnage qui compte et que l'ennemi pourrait être beaucoup plus puissant et sortir victorieux d'une guerre lors même que le tonnage de sa flotte serait beaucoup moins considérable et le nombre de ses navires de combat moins grand. Au dire d'un journal de Montréal, le "Century", ce sont les canons et les soldats qui comptent. De son côté l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), pour ne pas être en reste avec personne, a dit, ainsi qu'on peut le constater en se reportant à la page 3666 des Débats:

> Avec une rapidité étonnante et un souci merveilleux de tous les détails, l'Allemagne a pu, en quatre années, construire une flotte accusant un très haut degré de perfection, qui a frappé l'Angleterre de stupeur en 1909, et qui, en réalité, n'était pas loin d'égaler la flotte anglaise comme effectif de guerre moderne, c'est-à-dire en Dreadnought et en super-Dreadnought. De plus, l'Allemagne a de nombreux alliés et l'Angleterre n'en a que très peu, et cette flotte compacte est pour ainsi dire tenue en laisse en vue des îles britanni-

ques, protégée par une puissante armée qui protège en même temps son territoire, tandis que les possessions britanniques, disséminées par le monde entier, ont besoin d'être continuellement protégées et défendues par la flotte anglaise.

Eh bien! admettons cela. Tout d'abord, je ne suppose pas qu'il y ait dans l'un ou l'autre des partis un député assez peu fier de la race dont il descend pour dire qu'un Anglais ne vaut pas toujours un Allemand. J'ai lu un article qui a paru au commencement du mois dans le "Canadian Courier". Celui-ci est un journal indépendant publié à Toronto. Je ne connais pas les propensions politiques de son rédacteur en chef, mais on me dit que c'est un conservateur convaincu. Qu'il soit conservateur ou libéral, il réussit à publier un journal fort indépendant. Si vous me le permettez, monsieur l'Orateur, je lirai cet article qui a pour auteur le rédacteur en chef lui-même:

Les adversaires du projet d'une marine canadienne affirment que la Grande-Bretagne court le risque d'être vaincue par l'Allemagne "maintenant" ou bientôt. Ils en infèrent que, pour prêter une aide efficace à la Grande-Bretagne, nous devrions faire construire immédiatement un Dreadnought en Grande-Bretagne ou verser assez d'argent pour permettre à la Grande-Bretagne d'en construire un sans tarder. Ils ne nous disent jamais pourquoi ils pensent que l'Allemagne se battra bientôt, ni pourquoi ils sont d'avis que, si un combat avait lieu, la Grande-Bretagne courrait le moindre danger d'essuyer une défaite. Dernièrement, l'honorable R. P. Roblin a prononcé un long discours sur ce sujet, à Winnipeg, et le mieux qu'il a pu faire en citant des autorités a été de rappeler l'opinion de l'ancien sénateur, M. Chauncey M. Depew. C'était une plaisanterie. Pour raconter ce que l'honorable M. Depew connaît au sujet des vaisseaux de guerre et de la situation européenne il ne faudrait pas plus de temps qu'il n'en prend à débiter un des vieux clichés qui ornent ses discours d'après boire. Y a-t-il quelque autorité que nous puissions accepter, quelque observateur impartial ayant des connaissances techniques?

Que diriez-vous du département de la Marine des Etats-Unis. Il publie un rapport annuel sur le rang qu'occupent les marines de tout l'univers. S'il croit que l'Allemagne l'emporte sur la Grande-Bretagne, au point de vue du progrès de sa marine, cette opinion donnera raison aux adversaires de la marine de pacotille du Canada et justifiera l'agitation en faveur d'une prompte contribution. Son rapport de 1909 vient de paraître et on devrait l'étudier.

Dans ce rapport, il groupe les Dreadnought et les vaisseaux du type "Invincible", parce qu'ils portent, les uns et les autres, de gros canons dont la plupart sont de douze pouces et plus. La Grande-Bretagne possède sept de ces vaisseaux complètement achevés et elle en construit neuf autres, soit 16 en tout. L'Allemagne en possède deux d'achevés et elle en construit neuf, soit 11 en tout. Dans combien de temps, l'Allemagne l'emportera-t-elle sur la Grande-Bretagne à cet égard? Ce temps n'est-il pas assez éloigné pour nous permettre de construire quelques Dreadnought et d'exercer quelques milliers d'hommes?

La Grande-Bretagne possède 49 cuirassés d'escadre de la 1re classe, autres que des Dreadnought, et l'Allemagne, 24. Combien de temps faudra-t-il à l'Allemagne pour se mettre sur le même pied que la Grande-Bretagne sous ce rapport? Ce temps ne sera-t-il pas assez long pour que nous construisions plusieurs cuirassés de première classe dans des chantiers maritimes canadiens?

La Grande-Bretagne possède 35 croiseurs cuirassés, autres que ceux du type "Invincible", et l'Allemagne 9, et le tonnage moyen des vaisseaux anglais est supérieur à celui des vaisseaux allemands. Combien de temps faudra-t-il à l'Allemagne pour rattraper à cet égard la pauvre Grande-Bretagne décrépitée? Le pourra-t-elle en dix ans? Le pourra-t-elle en quinze ans?

La Grande-Bretagne possède 148 contre-torpilleurs et l'Allemagne, 79. Conçoit-on que l'Allemagne puisse se rapprocher de la Grande-Bretagne sous ce rapport? Pourra-t-elle la rattraper avant que la petite flotte canadienne ait été construite et organisée, et avant que le Canada ait réellement pris rang parmi les puissances navales?

La vérité est que, sous le rapport du tonnage réel et du tonnage projeté des vaisseaux de guerre, la Grande-Bretagne est trois fois plus puissante que l'Allemagne, si l'on suppose, bien entendu, que le département de la Marine des Etats-Unis est aussi bien renseigné qu'un ancien sénateur du congrès, tombé dans le discrédit.

Ceux qui étudient la situation seront surpris d'apprendre qu'actuellement la flotte allemande n'égale pas la flotte des Etats-Unis. A l'heure qu'il est, l'Oncle Sam pourrait entrer en lutte contre le kaiser avec de bonnes chances de succès. Or, l'Oncle Sam lui-même admet que la flotte de la Grande-Bretagne est incomparablement supérieure à la sienne.

Ainsi que le "Scientific American" l'a fait observer, il est réellement vrai que l'Allemagne a dû déployer une activité fébrile pour construire des vaisseaux de guerre; autrement, les Etats-Unis auraient eu une flotte infiniment supérieure à la flotte allemande. Ce journal dit: "Il y a à peine un an que l'Allemagne n'avait pas de Dreadnought; elle ne possédait vraiment que quatorze cuirassés d'escadre en état de lutter efficacement à la distance où se tiennent les vaisseaux de guerre de nos jours, contre vingt-cinq cuirassés battant le pavillon des Etats-Unis et quarante-neuf naviguant sons le pavillon de la Grande-Bretagne.

Pensez-y, ô vous qui vous êtes constitués les protecteurs de la Grande-Bretagne abattue! Pensez-y, ô vous, les sectateurs de Chauncey Depew! Pensez-y, ô vous, politiques aveuglés qui précipiteriez le Canada dans des entreprises navales inconsidérées! Il y a un an, la flotte allemande ne valait que la moitié environ de la flotte américaine pour les combats à longue distance, et que le quart de la flotte anglaise. L'Allemagne avait des raisons de faire diligence. Le combat qui s'est livré dans la mer du Japon a demontré à l'Allemagne que sa flotte était mal construite et faiblement armée. Ses vaisseaux étaient trop légers en égard aux canons modernes. Ses canons de

9 pouces ⅔ qui constituaient son principal armement étaient pour ainsi dire inutiles sur les vaisseaux qui occupaient le premier rang. Il y a un an, l'Allemagne ne comptait pas sous le rapport de l'efficacité de sa flotte.

Le tableau suivant qui se trouve dans le dernier rapport mérite d'être étudié avec soin par ceux qui voudraient nous faire croire que la Grande-Bretagne cessera d'exercer son empire sur les mers, si nous n'envoyons pas avant quelques semaines quelques millions à Londres.

TONNAGE COMPARATIF DES VAISSEAUX DE GUERRE.

Pays.	Tonnage actuel.	Tonnage après l'achèvement. de tous les vaisseaux.
Grande-Bretagne.	1,758,350	2,005,873
Etats-Unis..	682,785	785,687
Allemagne..	609,700	820,692
France..	602,920	766,909
Japon..	396,368	489,704
Russie..	259,263	412,250
Italie..	216,038	257,818
Autriche..	114,897	167,297

A l'appui de cette opinion, on pourrait citer plusieurs déclarations faites en Angleterre. Il y a huit jours aujourd'hui, le ministre des Finances, parlant à Reading, a présenté ses compliments aux fauteurs de paniques "qui confondent le bruit que font le matin les bidons du laitier avec le cliquetis des éperons des hussards allemands". Sur l'océan, a-t-il dit, la Grande-Bretagne a trois fois autant d'hommes et trois fois autant de matériel de guerre que l'Allemagne. Ces fauteurs de paniques croient-ils qu'un Allemand avalerait trois Anglais aussi aisément que trois saucissons de Franckfort?

Ceux qui s'imaginent que les Allemands sont des lions rugissants en quête d'une proie à dévorer ont une tâche ardue à remplir lorsqu'ils entreprennent d'apporter des preuves authentiques à l'appui de leur thèse. Un représentant de la classe ouvrière a fait beaucoup de tapage en Allemagne au sujet de l'agression allemande, mais le très honorable John Burns nous dit de ne pas nous inquiéter car cet individu a des idées de travers. Autrement dit, aucun personnage influent d'Angleterre ne soutient que le péril allemand est imminent et il y en a peu qui admettent qu'il existe un danger même éloigné.

Alors, pourquoi tout ce tapage a-t-il eu lieu dernièrement en Grande-Bretagne? demandera-t-on? A cette question il est impossible de répondre d'une manière satisfaisante si ce n'est en disant que c'est principalement pour des motifs politiques. Les temps étaient durs et les constructeurs de vaisseaux craignaient de voir péricliter leur industrie. De concert avec d'autres intéressés, ils ont causé une panique. La dispute de lord Beresford et de l'amiral Fisher a contribué à alimenter l'agitation.

La preuve en est que le tapage a presque cessé. On en entend à peine parler. La chambre des pairs a fourni un nouveau sujet de conversation à ceux qui ne peuvent pas se taire. Nous avons déjà vu déployer des drapeaux et leur déploiement ne doit pas nous faire tomber dans le délire en cette circonstance.

M WARBURTON.

Il me semble que cet article est digne de nos réflexions.

Abordons maintenant la question des canons que le représentant de Grey-nord et d'autres députés ont traitée. L'annuaire de la marine des Etats-Unis pour l'année 1909, auquel le représentant de Queen-et-Sunbury (M. McLean) a fait allusion l'autre soir, m'apprend que le tonnage des vaisseaux de la Grande-Bretagne comparé à celui des vaisseaux de l'Allemagne est dans la proportion de 5 à 2 et que le nombre de ses vaisseaux de guerre est double. De plus, la Grande-Bretagne possède 51 cuirassés de première classe et 13 de deuxième classe. Des 51 cuirassés de première classe, 42 sont armés de canons de 12 pouces ½ et quelques-uns, de canons de 13 pouces ½. Je crois que certains vaisseaux en construction porteront des canons de 13 pouces. Ces derniers sont les plus puissants qu'il y ait dans l'univers. Etablissons un parallèle avec l'Allemagne sous ce rapport. L'Allemagne possède 30 cuirassés d'escadre de première classe, c'est-à-dire en comprenant 3 Dreadnought dans ce nombre, 4 de deuxième classe; et ses canons les plus lourds sont des canons de 11 pouces. Ainsi, en ce qui a trait aux canons, la flotte allemande ne peut aucunement soutenir la comparaison avec la flotte anglaise. Et la Grande-Bretagne ne cède pas le pas à sa rivale dans la fabrication des canons.

Plaçons-nous à un autre point de vue. La vitesse des vaisseaux anglais varie de 17 nœuds et demi à 22 nœuds; les plus rapides des bâtiments de guerre allemands filent 21 nœuds. Une différence de un nœud sur 20 équivaut à une différence de 5 p. 100, ce qui est souverainement important en temps de guerre. Et l'Angleterre construit plusieurs puissants cuirassés dont la vitesse dépasse 22 nœuds. L'Allemagne en construit aussi plusieurs, mais leur plus grande vitesse sera de 20 nœuds.

Le représentant de Toronto-nord nous a dit de regarder autour de nous les alliés de l'Allemagne et de considérer le petit nombre des alliés de la Grande-Bretagne. Sur ce point, je ne suis pas de son avis. Vous constaterez que la Grande-Bretagne a plus d'alliés et de meilleurs alliés que l'Allemagne. L'entente la plus parfaite ne règne pas entre la Russie et l'Allemagne. Quant à la France, la plus grande puissance militaire après cette dernière, son intérêt n'est évidemment pas que l'Allemagne ait la prépondérance sur la Grande-Bretagne. L'Allemagne, sa voisine, est un danger perpétuel pour la France. Il ne faut pas oublier que celle-ci possède déjà une flotte formidable et qu'elle entreprend de construire d'autres bâtiments de guerre. De plus, elle a une belle armée. Les militaires vous diront que la France n'est pas aujourd'hui dans la si-

tuation où elle se trouvait il y a quarante ans, lors de la guerre franco-allemande.

A cette époque-là, bien que les soldats de son armée fussent aussi braves que les Français l'ont toujours été—et c'est le plus beau témoignage qu'on puisse leur rendre—néanmoins, à cause de la corruption du gouvernement et du mauvais commandement de l'armée, ils étaient mal dirigés, mal commandés et mal équipés. Mais, s'il faut ajouter foi au dire des militaires qui ont étudié la France de nos jours, il n'en est plus ainsi. L'armée française est un engin de guerre formidable. Nul événement historique ne serait autant à craindre pour la France que la suprématie navale de l'Allemagne et sa victoire sur la Grande-Bretagne. De bon gré ou non—et je crois que ce serait de bon gré—elle serait obligée de prendre fait et cause pour la Grande-Bretagne.

Je ne dis pas que l'Angleterre aurait besoin d'une aide de ce genre. Je fais allusion aux remarques de l'honorable député de Toronto-nord au sujet des alliés. Il est vrai que l'Allemagne est dans la triple alliance avec l'Autriche-Hongrie et l'Italie. Mais qu'est-ce que cette alliance signifie? L'Autriche-Hongrie peut à peine être appelée une puissance navale; sa marine est très petite et sa population n'est pas une population de marins. Tous ceux qui ont lu l'histoire politique moderne savent que le double empire ne tient qu'à un fil. La croyance générale, et elle existe depuis longtemps, est que la vie de cet empire repose en grande partie sur la vie du vieil empereur actuel. L'autre membre de la triple alliance, l'Italie, est, ainsi qu'on l'a dit récemment dans cette enceinte, la jambe de bois de la triple alliance. Cavour voulait que l'Italie fût toujours l'alliée de la Grande-Bretagne; et dans la bonne comme dans la mauvaise fortune, l'Italie a suivi la politique de ce grand homme d'Etat, et l'on peut compter, que dans un cas de guerre, l'Italie, pour protéger ses côtes étendues et ses intérêts considérables suivra la politique que Cavour a tracée et qu'elle a toujours suivie, et elle sera du côté de l'Angleterre et non pas du côté de l'Autriche-Hongrie et de l'Allemagne.

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

Reprise de la séance.

M. WARBURTON: A six heures je répondais aux remarques de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) dans lesquelles il énumérait les nombreux alliés de l'Allemagne et le petit nombre des alliés de l'Angleterre. J'essayais à démontrer qu'à mon avis les faits sont diamétralement opposés aux prétentions de l'honorable député, et que l'Angleterre au lieu d'être pratiquement sans alliés, est réellement plus forte sous ce rapport que l'Allemagne, et cela sans compter l'Espagne ou les autres puissances de second ordre. Avant de passer à un autre sujet je veux dire encore quelques mots du discours de l'honorable député de Toronto. Il a parlé pendant trois heures environ, d'une manière très éloquente; pendant près de la moitié de son discours il s'est efforcé de justifier le changement de front que lui et son parti ont fait, et il a consacré l'autre moitié à la tâche impossible de prouver que le très honorable chef du Gouvernement n'était pas loyal à la couronne d'Angleterre Je crois que cette assertion se réfute d'elle-même. Comme d'habitude l'honorable député de Toronto-nord a été très incisif; il a été sarcastique et il n'a pas ménagé les accusations acerbes dont il est coutumier. Il a accusé le chef du Gouvernement et tout le monde excepté lui-même et ses propres amis. Il a aussi parlé d'un discours que le premier ministre actuel du Canada aurait prononcé, il y a plusieurs années, lors de la rébellion du Nord-Ouest, avec beaucoup d'indignation il s'est élevé contre ceux qui étaient responsables du sang répandu dans cette rebellion.

Je ne sais pas si l'honorable premier ministre a jamais prononcé les paroles qu'on lui a prêtées; mais je n'ai aucun doute qu'il devait être indigné et avec beaucoup de raison. Mais bien que l'honorable député de Toronto-nord ait vécu depuis un très grand nombre d'années dans une atmosphère de sarcasmes, de railleries, d'invectives et de critiques véhémentes, à tel point que c'est devenu pour lui une seconde vie, comment se fait-il qu'il n'ait pas utilisé sa grande puissance d'invectives contre ceux qui étaient les vrais coupables de la perte de sang et d'argent que le pays a eu à déplorer dans cette occasion? Est-ce parce que l'honorable député, malgré sa longue habitude d'accuser ses adversaires, n'a pas songé à s'accuser lui-même?

On a mentionné souvent pendant cette discussion le nom de M. McKenna, le premier lord de l'amirauté, et on a rapporté ce qu'il a dit il y a un an. On a cité souvent ses paroles. Mais M. McKenna a parlé depuis cette époque. Il y a un an ou environ, il s'efforçait de faire comprendre au parlement anglais la nécessité de s'occuper activement à construire des navires et à donner plus de force à la marine. Et il était appuyé dans ses efforts par sir Edward Grey. Ce travail a été fait, et le danger n'existe plus aujourd'hui, du moins pour la Grande-Bretagne. Il y a quelque temps M. McKenna en réponse à certains articles qui ont été écrits contre lui dans les journaux, a saisi l'occasion de faire les remarques suivantes:

Présentement la Grande-Bretagne a 7 Dreadnought en service. L'Allemagne en a deux. Lorsque l'Allemagne en aura quatre, l'Angleterre en aura dix. Lorsque l'Allemagne en

aura 5, l'Angleterre en aura 12; lorsque l'Allemagne en aura 9, l'Angleterre en aura 14; lorsque l'Allemagne en aura 11, l'Angleterre en aura 16; et lorsque l'Allemagne en aura 13, l'Angleterre en aura 20. Cela nous mène jusqu'au 31 mars 1912. Pour le moment, le programme dans ces deux pays ne va pas plus loin que cela. L'année prochaine, on en tracera un autre, et je n'ai aucun doute que les chiffres seront aussi satisfaisants, et que l'Angleterre sera en sûreté complète si la guerre venait à être déclarée. Tels sont les faits officiels, et je crois qu'ils suffisent pour établir la prétention du Gouvernement que rien n'a été néglié, au sujet de la construction de ces grands navires. Je n'ai pas parlé de vaisseaux d'un type antérieur à celui des Dreadnought. Nous avons une supériorité écrasante dans cette classe de navires et nous n'avons aucune raison de craindre au sujet de notre force maritime.

M. McKenna déclare ensuite qu'il n'est pas vrai de dire que dans deux ans l'Allemagne aura dix Dreadnought en chantier contre l'Angleterre trois. En déalité, l'Angleterre a aujourd'hui douze Dreadnought en construction et dans deux ans elle en aura seize, tandis que l'Allemagne n'en aura que neuf. De sorte que si nous nous fions aux paroles bien réfléchies que le premier lord de l'amirauté a prononcées récemment, je crois que nous pouvons conclure en toute sûreté qu'autant qu'il est humainement possible de le savoir, l'Angleterre est prête à faire face à la marine allemande ou à la marine de tout autre ennemi qui pourrait se présenter. Sir Edward Grey a prononcé récemment les paroles suivantes :

Nous maintenons la marine de l'Angleterre en état de protéger le pays contre toute alliance ennemie possible.

Je crois que nous pouvons nous contenter de ces déclarations d'hommes d'Etat marquants. On a beaucoup vanté dans cette Chambre la Nouvelle-Zélande et l'Australie d'avoir offert des Dreadnought. Je ne veux pas amoindrir ces deux pays; je veux leur donner tout le mérite auquel ils ont droit. J'ai eu occasion, à la dernière session, d'examiner la dette de la Nouvelle-Zélande, et j'ai constaté qu'elle était de $345 par tête de sa population, hommes, femmes et enfants, et qu'elle s'endettait à raison de dix ou quinze piastres par tête chaque année d'une façon régulière. Je n'ai pas vu l'annuaire statistique de la Nouvelle-Zélande de cette année; mais ce n'est pas exagérer que de dire que si la dette a continué à augmenter dans cette proportion, elle doit être aujourd'hui de $365 par tête. Je n'ai pu découvrir quelle était la dette de l'Australie depuis qu'elle est entrée dans la confédération australienne, ou si cette confédération a une dette, mais sachant comme nous le savons que la population australienne, tout comme la population de la Nouvelle-Zélande, ne craint pas de s'endetter, ce serait une merveille si l'Australie n'avait pas accumulé une dette considérable pendant les huit années de son existence comme confédération. Mais les états qui composent cette confédération doivent en moyenne £571 10s. sterling par tête de leur population, hommes, femmes et enfants, et je dis que tout beau qu'il soit pour la Nouvelle-Zélande et l'Australie de donner des Dreadnought et d'en offrir d'autres si c'est nécessaire, ce ne sera peut-être pas aussi plaisant pour ceux qui leur prêtent l'argent. Il est vrai que l'Australie a envoyé un Dreadnought, mais elle a emprunté l'argent en Angleterre, et ce sera sans doute une satisfaction pour la mère patrie d'avoir les billets promissoires de la Nouvelle-Zélande, et celle-ci d'avoir le Dreadnought pour se protéger.

Mais en face des faits tels qu'ils existent aujourd'hui dans le monde, autant que nous pouvons les voir, après les déclarations récentes d'hommes d'Etat anglais, on doit se demander: ce don de $25,000,000 est-il bien nécessaire? Vu spécialement la grande prépondérance que l'Angleterre possède par son tonnage, ses navires, ses canons, et ses hommes, prépondérance qui est de cinq contre deux en toutes ces choses, cette nécessité n'apparaît pas. A ce sujet je voudrais lire un extrait d'une lettre que j'ai reçue samedi d'une personne qui a été élue deux fois membre de cette Chambre dans les intérêts du parti conservateur, et qui a fait aussi la lutte contre sir Louis Davies pour obtenir le siège que j'ai l'honneur d'occuper aujourd'hui; un homme qui a toujours été un ardent conservateur, qui est, je puis le dire, une grande source de force pour l'opposition dans le comté que je représente; un homme dont la puissance est si grande que s'il cessait de combattre les candidats du Gouvernement, ou encore, ou sans les appuyer, n'aidait pas à l'opposition, il rendrait la tâche très facile au candidat ministériel aux prochaines élections. Je veux parler du Dr John T. Jenkins, autrefois membre de cette Chambre qui, à la date du 15 février, m'écrivait comme suit:

Au sujet du bill de la marine, je dis franchement que je n'en vois pas la nécessité pour le moment, mais quant au projet Borden de donner $25,000,000 ou $30,000,000 à l'Angleterre à cause du péril allemand (c'était une peur hystérique, on criait et on gigotait sans raison) maintenant que cette peur est passée, je ne vois que folie dans la proposition Borden. Si nous devons avoir une marine, je suis sincèrement en faveur de la politque du Gouvernement. Si nous la construisons dans le pays l'argent restera chez nous, et nous en aurons le bénéfice, mais si nous donnons des millions à l'Angleterre, cet argent sera parti, parti pour toujours. On parle de dissolution du Parlement au sujet de cette question. Si cela arrivait vous pouvez dire que je combattrai la politique Borden et que j'appuierai le Gouvernement de toutes mes forces, et je crois qu'il m'en reste encore un peu. J'ai cette question très à cœur. Je n'ai jamais pensé à

changer ma politique (il n'y a guère de raison de changer, dans tous les cas) mais de donner insensément des millions dont l'Angleterre n'a pas besoin et dont nous avons nous-mêmes un grand besoin pour développer nos ressources, est, à mon avis, la pire des folies.

M. Jenkins commence à se faire vieux; dans sa jeunesse il a servi dans la guerre de Crimée et il a gagné plusieurs médailles anglaises et turques.

L'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes) a prononcé l'autre soir un éloquent discours qui a duré deux heures. Je l'ai écouté avec intérêt, comme j'écoute tous les discours éloquents. Mais en l'entendant discourir je n'ai pu m'empêcher de me rappeler un discours qu'il prononçait à la session dernière, et dans lequel il voulut prophétiser. Je me rappelle la prophétie, parce qu'elle m'avait paru alors très audacieuse, et le conseil de Hosea Bugelow, qu'il ne faut pas prophétiser à moins d'être bien certain, m'est revenu à la mémoire. L'honorable député parlant un langage très poétique qui ferait très bien dans l'ancien testament, nous a dit qu'avant que le soleil du printemps eût fait fondre la neige sur nos montagnes nous serions en guerre avec l'Allemagne.

Je n'ai pu retrouver le passage dans le compte rendu des débats, mais je me souviens parfaitement d'avoir entendu prononcer ces paroles dans cette enceinte. La nature de cette prédiction, la véhémence avec laquelle elle fut faite, et l'importance qui s'y attachait, me dispensent de consacrer plus de temps à refuter le discours de l'honorable député.

Il n'est peut-être pas très facile de découvrir comment cet effarement, ou cette panique, a pris forme; mais quant à son existence même, on n'en saurait douter. Il semble que la mentalité anglaise soit telle qu'elle ne puisse se passer de la détente nerveuse produite par une panique, ou une rumeur de guerre, tous les douze ou quinze ans. On dirait qu'il s'accumule dans le cœur britannique une certaine quantité de grisou dont son système nerveux est tenu de se débarrasser d'une manière ou de l'autre, et s'il n'y a ni guerre ni grande entreprise en voie pour servir de dérivatif, une panique ou un émoi s'imposent. Le temps était à peu près venu pour une panique l'année dernière, et de plus, pour des raisons politiques, une telle panique ne pouvait qu'être bien vue. L'air était chargé de grisou, il était nécessaire de s'en débarrasser. Les élections se produisirent, et cette circonstance, de concert avec une ou deux autres, déterminèrent l'explosion. Mais ces effrois et ces paniques n'ont qu'un jour; ceux qui en souffrent le plus gardent leur sang-froid aussi bien que les autres, une fois mis en présence d'un réel danger. Si la guerre éclatait la panique cesserait. Mais elle va disparaître sous peu sans qu'il soit besoin de la guerre; nous n'entendrons plus parler de panique, et les fauteurs de paniques seront prêts à faire leur devoir; les qualités de vaillance de leur race vont se manifester, et ils s'étonneront d'avoir eu peur d'une ombre.

Puis, douze années après, un nouvel émoi se produira, et je suis persuadé que les contemporains cette fois, sauront ce que cela veut dire. Quelle forme cet émoi prendra-t-il alors? Il n'est pas possible de le dire si longtemps d'avance. Les émois ont été nombreux. L'autre jour, je faisais le relevé de certains faits relatifs à la représentation des Provinces maritimes, et dans le compte rendu des débats de l'île du Prince-Edouard de 1864, je constatai qu'un député alléguait en faveur de l'acceptation du pacte fédéral la protection qu'une telle mesure nous assurerait à l'encontre de toute agression de la Russie. Il semble qu'alors on redoutât une attaque de la part de la Russie. Depuis nous avons eu l'émoi causé par le livre intitulé: "The battle of Dorking", l'émoi au sujet de Fachoda, l'émoi au sujet de l'empereur Guillaume et des Boers. Les paniques ont été nombreuses; il semble que le peuple anglais ne puisse s'en passer, qu'il y trouve un certain plaisir, comme d'autres s'amusent à à être malades. Apparemment, en Europe les fauteurs de paniques, ou peut-être les journalistes à sensation du genre de Harmsworth, voudraient provoquer la guerre.

S'il en est ainsi, aucune ligne de conduite ne mérite davantage la réprobation. Les Anglais et autres qui sont aujourd'hui alarmés auront bientôt oubliés cette panique, cet émoi. Pour ma part, je ne crois nullement à sa raison d'être. Mais ces hommes qui sont dans des transes sont les descendants des anciens loups de mer, sont de la race des vikings d'antan qui firent flotter les drapeaux sur toutes les mers et le plantèrent sur toutes les côtes. Ils ne se préoccupèrent jamais beaucoup de savoir quel était le nombre de leurs ennemis, mais furent toujours curieux de savoir où se trouvaient ces ennemis pour aller les attaquer.

M. G. H. COWAN (ville de Vancouver): Monsieur l'Orateur, si au lieu d'un projet de loi pour l'organisation d'un service de la marine, il s'était agi d'une mesure décrétant la confiscation des biens et la déchéance des membres de l'opposition, les discours du premier ministre et de ses partisans, mais surtout celui du premier ministre, auraient eu autant d'à propos que ceux que nous leur avons entendus prononcer. Etant donné l'importance sans bornes de cette question au Canada, qui n'en est encore qu'au premier stage de son développement, étant donné le peu d'expérience dont dispose nécessairement cette Chambre en vue de la solution de ces problèmes, le très honorable premier ministre aurait dû s'abstenir, dans le discours dont il a accom-

pagné le dépôt de la présente mesure, de manifester autant d'animosité à l'égard de ses adversaires politiques, de se montrer âpre à faire adopter ce projet de loi comme mesure de parti, et non pas du tout comme mesure tendant à l'avancement de notre commune patrie.

Le très honorable premier ministre, j'en suis convaincu, aurait mieux fait de s'en tenir à la ligne de conduite dégagée de tout esprit de parti qu'a tenu le leader de l'opposition; il aurait alors agi en conformité des meilleures traditions et de la pratique invariable de la chambre des communes d'Angleterre, où les questions de défense ont toujours été mises au-dessus de toutes les considérations de parti. On se serait attendu à ce que le très honorable premier ministre eût donné un ton très relevé à ce débat, mais il n'a pas jugé à propos de le faire. Il a préféré diriger le feu de son grand talent de rhéteur contre les états de service du parti conservateur contre la citadelle conservatrice. Il a fulminé, rugi et maugréé contre le silence de l'opposition; il a braqué ses autres canons, ses krupps et ses sarbacanes sur l'opposition. Ses partisans, à son exemple, ont lancé leurs petits javelots, leurs projectiles de partisans sur les têtes des membres de la gauche, jusqu'à ce que toute la place ait été recouverte de bombes, d'obus, de javelots, de projectiles de tous calibres; et le résultat—je ne puis m'empêcher de croire que ce soit à dessein—c'est que la petite flottille du premier ministre se trouve presque dérobée aux regards sous l'accumulation des débris.

Pour remettre sous les yeux ce jouet à proportions minuscules, pour l'exhiber encore une fois au public, nous, membres de la gauche, devons commencer par enlever les débris, déblayer le terrain. L'exhumation est toujours une tâche désagréable; elle l'est doublement quand les déblais, putrides dès l'origine, sont recouverts, comme dans le cas actuel, d'une épaisse croûte de moisissure. Mais cette tâche nous incombe, il n'y a pas à reculer, et bien que le député préopinant pense avoir trouvé l'explication de la défaite du ministre du Revenu de l'intérieur à Victoria, il me pardonnera si je m'occupe tout d'abord des projectiles lancés par le premier ministre, qui, du fait de l'éloquence et de la fonction sinon de ses qualités de précision, a droit peut-être de passer le premier. Occupons-nous de Jupiter d'abord; ce sera ensuite le tour des satellites. Examinons donc en premier lieu le discours du premier ministre. Dans ce discours, il sonne la grosse cloche, il fait claquer son fouet de chef de parti, et sur-le-champ ses fidèles suivants se mettent à chanter: Voilà le grand chef, voilà le grand homme d'Etat qui a parlé. Mais en même temps on entend marmoter: Qu'il n'y ait aucun navire de guerre ni aucun autre navire d'aménagé ou d'ajouté à l'effectif de la marine impériale ou au service de la marine du Canada. Ce discours est d'un leader dites-vous? Oui, il s'y manifeste des qualités de leader, je l'accorde; mais d'un leader absolument en conformité de l'idéal que le très honorable premier ministre a toujours cherché à atteindre, en ce qui regarde nos relations avec la Grande-Bretagne, depuis vingt ans qu'il est à la tête du parti libéral canadien. Et l'effet d'une telle ligne de conduite ne peut être que de faire aboutir le Canada au but que lui-même a toujours appelé de ses vœux, tant en cette enceinte qu'ailleurs: l'indépendance du Canada. J'indique à mes concitoyens, dit-il, l'état d'indépendance dont a parlé le très honorable premier ministre sur le parquet de cette Chambre, de l'indépendance que nous nous assurerons, bien entendu, par le moyen d'une marine indépendante, et qui se produira aussi naturellement que s'effectue la chute du fruit mur de la branche qui l'a porté. Qu'on me permette de présenter en raccourci l'histoire de cet arbre et du fruit qu'il porte. En 1852, la Grande-Bretagne était sans la moindre colonie. Antérieurement à cette date, elle avait fait l'acquisition de possessions d'outre-mer, mais sa puissance maritime n'était pas assez grande pour lui permettre de les conserver. Depuis cette date, ce grand arbre a recueilli dans ses vastes rameaux jusqu'à 70 groupes de colonies anglaises, et grâce à sa prédominance sur mer, elle les a conservées, sauf une exception ou deux, et les a gardées à l'abri des tempêtes. Nombre de ces possessions ont été peuplées de gens de la race, de la descendance de cette mère, de cette nourricière de nos vertus tant de la vie publique que de la vie privée, si bien qu'aujourd'hui, ses possessions couvrent plus d'un cinquième de la surface de la terre, et ses fidèles sujets forment plus d'un cinquième de la population du globe.

A ces peuples elle a donné les constitutions les plus libérales et les garanties les plus complètes du respect de leurs droits et privilèges, et de bonne foi elle s'en est tenue à ces garanties; voilà ce qu'a accompli cette patrie de grands hommes, cette terre classique de la liberté, si bien qu'aujourd'hui cette constellation de colonies d'outre-mer est aussi attachée par l'affection, le sentiment et la loyauté à la mère patrie, que le sont les habitants de la Grande-Bretagne mêmes à leurs îles baignées par l'océan. Au sein de ces groupes de colonies, les insultes de renégats à l'adresse de la Grande-Bretagne ou de la diplomatie anglaise ne sauraient aliéner les esprits; aucun insecte de l'indépendance, aucun puceron lanigère ne saurait s'attaquer à ce fruit, ou le faire tomber du rameau où il est suspendu. C'est là qu'il est et c'est là qu'il restera. En dépit de tous les changements, c'est là qu'il est attaché et qu'il restera, espérons-le, toujours sain,

en dépit des tumultes causés par les préjugés à l'intérieur, ou du choc des mondes au dehors. Mais le très honorable premier ministre fait briller aux regards de ses concitoyens la perspective de l'indépendance avec le roi d'Angleterre comme suzerain. Pareil langage, monsieur l'Orateur, ne saurait se qualifier de simples fleurs de rhétorique. Quelle que soit la circonstance dans laquelle de telles paroles sont prononcées, on ne saurait en faire fi et n'y voir qu'un son dénué de tout sens. Il n'en faut pas davantage pour aliéner les cœurs et les esprits des sujets de Sa Majesté et les détourner de leur devoir d'allégeance; il n'en faut pas davantage pour susciter au Canada un grand courant d'opinion en faveur de l'indépendance; mouvement conçu sans provocation, résultat d'une mauvaise inspiration, mouvement qui depuis vingt ans est présenté à l'esprit du peuple canadien sous de multiples formes, et notamment en 1891, alors que l'effet, comme on nous l'a dit en cette Chambre, fut de provoquer la rupture d'avec le parti libéral, de l'honorable Edward Blake et de nombre d'autres loyaux sujets, enfin mouvement que l'on cherche à faire accepter sous sa forme la plus repoussante dans le présent projet de loi. Nous nous trouvons donc en présence d'un grand homme dont les brillantes qualités, le charme personnel, la manière d'être semblent faire appel aux bons sentiments de la nation, mais dont les aspirations ont toujours tendu vers un seul but. Pour la première fois, dans cette Chambre et dans ce pays, il a posé le problème de l'indépendance et de l'affiliation à la couronne britannique. Appliquons-nous, maintenant, à l'examen du présent projet de loi, et en ce faisant ne perdons pas de vue qu'il est présenté comme la forte et conséquente conception de l'homme qui, " en paroles brûlantes et en vivantes pensées " a indiqué l'indépendance du Canada comme but de ses aspirations.

Our deeds still travel with us from afar,
And what we have been makes us what we are.

Nous en venons maintenant à l'examen du projet de loi. Il pourvoit à l'établissement d'une flotte permanente, distincte et indépendante de la marine impériale. Aux termes de l'article 18, le Gouvernement est autorisé à dépêcher cette flotte pour la défense de l'empire. Si le ministère prend cette initiative, alors, aux termes de l'article 19, il est tenu de convoquer les Chambres dans les quinze jours pour faire ratifier cette décision ou bien faire revenir la flotte. Si le peuple tout entier du Canada, parlant par l'entremise des Chambres, décidait de rappeler la flotte, au moment où l'empire serait en guerre avec une puissance quelconque, et alors que les lois internationales et les usages internationaux relatifs à la guerre seraient en vigueur, comment les autres nations, dont c'est le devoir sacré de faire observer ses lois et usages, interpréteraient-elles pareil acte législatif? Et que dire de la neutralité du Canada sur la haute mer entre les deux belligérants? Et ensuite qu'arriverait-il?

De ces mêmes lois et usages de la guerre et des traités tels que le traité de Washington, négocié en 1871, il s'ensuit, comme la nuit suit le jour, que le Gouvernement canadien est tenu d'empêcher l'un ou l'autre des belligérants, soit l'empire ou son ennemi, d'armer ou d'équiper dans les eaux canadiennes des navires pour croiser ou faire la guerre l'un contre l'autre—de se servir des ports canadiens et des eaux canadiennes comme base d'opérations navales contre l'autre belligérant. De sorte que, non seulement la marine canadienne, mais même les ports, les stations navales, dépôts de houille et arsenaux maritimes canadiens —et le Canada lui-même, quant à cela, seront plus qu'inutiles à l'empire. Car que veut dire une déclaration de neutralité, si ce n'est une déclaration d'indépendance? Non seulement ces dispositions sont niaises et impraticables au delà des rêves de l'imagination la plus folle; non seulement elles contiennent les germes dégoûtants de la séparation et de l'indépendance, et cela au moment où la voix de la conscience et de l'honneur nous crie que nous devrions augmenter la force de combat de la marine britannique, au lieu de porter un coup fatal au prestige britannique. Il y a plus; il y a un revers à la médaille; il y a un côté négatif à cette disposition, un côté encore plus offensif, si c'est possible, moins digne de la neutralité du Canada, de ses aspirations, de ses sentiments. Comme je l'ai dit, en vertu de l'article 18, le Gouvernement peut envoyer la marine à la défense de l'empire. En d'autres termes, le Gouvernement peut mettre cette marine à la disposition du roi. L'envers de cette disposition, le revers de cette médaille, le côté négatif de cette déclaration, c'est que le Gouvernement peut ne pas envoyer cette marine à la défense de l'empire. Dans le cas où le Gouvernement empêcherait cette marine d'aller à la défense de l'empire, au cas où elle serait retenue à l'ancre dans les ports canadiens à l'heure où l'empire livrerait un combat à mort à son ennemi, alors le Gouvernement n'a pas besoin de convoquer le Parlement pour que cet acte soit ratifié ou infirmé. Le bill suppose que les citoyens de cette partie de l'empire, le peuple du Canada, approuvent probablement ce programme d'inaction. Le bill suppose que le peuple du Canada dira au Gouvernement: Tu as bien fait, bon et fidèle serviteur. Il est vrai que l'empire est en danger, mais qu'est-ce que cela nous fait? Grâce à ta sagesse, notre petite marine n'est pas en danger. Pour plus de sûreté, cependant, que cette marine aille se mettre à l'abri en remontant les ruis-

seaux peu profonds du Canada hors de portée des bombes et des navires de guerre.

Voyons le revers de la médaille, et je prétends que c'est là la seule signification quon y trouve. Quel spectacle n'offrons-nous pas aux regards de l'univers! Nous ne saurions trouver rien de semblable dans toute l'histoire coloniale. Les colonies américaines, les colonies les plus fanatiques sous le rapport de l'indépendance, et les plus exclusives, à l'époque où, contrairement à ce qui se passe chez nous, elles avaient réellement raison de se plaindre de la mère patrie, se sont expressément déclarées prêtes à continuer de contribuer, comme elles l'avaient fait dans le passé, à la défense de l'empire et de se condamner à des impôts dans ce but. Elles déclarèrent ne pas être assez lâches pour vouloir échapper à ce devoir. Devant la barre de la Chambre des communes, en 1764, M. Benjamin Franklin l'a démontré clairement, en disant que les colonies consentiraient à prélever un revenu spécial devant être consacré, sans un " si " ni un " mais," par le Parlement, à la défense de l'empire. Et nous savons que les colonies américaines, dans les grandes guerres du 18ième siècle, ont contribué de leur sang et de leur argent à la défense de l'empire en pays étrangers, sans attendre "l'ipse dixit" du Parlement. et ont combattu avec vaillance. Que le Canada fasse moins, sans le moindre grief contre la mère patrie, tout en protestant, du bout des lèvres, de sa fidélité et tout en acceptant la protection de la marine britannique, que le Canada ne fasse rien maintenant, mais qu'il se fasse autoriser à attendre que l'empire soit en danger dans une lutte à mort contre ses ennemis, pour trahir ensuite l'empire par un baiser et le livrer à ses ennemis—cet acte ne saurait avoir qu'un seul parallèle dans les annales de la race humaine. Mais on dit, et l'on répétera peut-être encore que, bien que le bill confère au Gouvernement le pouvoir d'empêcher la marine d'aller défendre l'empire, et bien qu'il confère au Parlement le pouvoir de rappeler la marine occupée à cette défense, nul gouvernement canadien n'exercera ce pouvoir de retenir, et nul parlement canadien n'exercera jamais ce pouvoir de rappeler. S'il en est ainsi, pourquoi conférer ce pouvoir, pourquoi insérer cette disposition dans le bill? Mais que ce bill soit adopté, avec cette disposition, et que l'empire soit de nouveau engagé dans une autre guerre comme celle du Sud-Africain, il y a dix ans, je crains beaucoup qu'il y ait quelque vaillant premier ministre canadien qui se lève de son siège et s'écrie: Le Canada n'est pas menacé et ne se laissera pas affoler par la crainte.

Mais, monsieur l'Orateur, peut-être que la particularité la plus méchante, la plus insidieuse de ce bill, est que c'est une tentative,

une tentative anticonstitutionnelle et antipatriotique ayant pour but de modifier les relations entre le Canada et la mère patrie. L'article 15 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord déclare que le commandement suprême de toutes les forces navales du Canada continuera d'être exercé par le roi. Je regrette ne pas avoir l'article sous la main pour en donner lecture, mais les honorables députés pourront le consulter à loisir. En vertu de cet acte le commandement de toutes les forces navales du Canada doit appartenir au roi après la Confédération comme auparavant. Comment ce commandement a-t-il été confié au roi avant la Confédération ? Si vous consultez l'ancien statut 16 Charles II, vous y trouverez la réponse. Cet ancien statut était en vigueur lors de la Confédération et il l'est encore. Mais il déclare que le commandement unique et suprême, la direction et la disposition de toutes les forces navales appartiennent incontestablement au roi, et que ni l'une ni l'autre des deux Chambre du Parlement, ni les deux Chambres réunies ne sauraient y prétendre. C'est ce droit incontesté dont la continuation est confirmée en faveur du roi par l'article 15 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Naturellement, pas même en vertu de cet ancien statut, le roi ne peut agir en personne ou d'après sa propre impulsion arbitraire. Il ne peut le faire dans aucun de ses actes exécutifs. Il faut toujours qu'il agisse sur l'avis de ses ministres. Mais, ce sont là deux sortes d'actes exécutifs que le roi peut exercer. Il y a des actes exécutifs qui se rapportent à l'administration et aux décrets du parlement. En pareils cas, le roi agit sur l'avis de son cabinet ou de son gouvernement, mais il y a une autre sorte d'acte exécutif qu'il peut exercer. Il y a des actes exécutifs contenus dans l'exercice du pouvoir discrétionnaire mis entre les mains du souverain en vertu du droit commun, sans aucune disposition ou sanction expresses du parlement. Tel est le commandement de la marine en vertu de l'ancien statut de Charles II que j'ai cité, et tel est aussi le commandement de toutes les forces navales du Canada, en vertu de l'article 15 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) a eu l'obligeance de me passer un exemplaire de l'Acte. L'article 15 se lit comme suit:

A la reine continuera d'être et est par le présent attribué le commandement en chef des milices de terre et de mer et de toutes les forces militaires et navales du Canada.

J'attirerai votre attention sur le fait que l'ancien statut de Charles II, que j'ai cité, et l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, sont l'un et l'autre des actes impériaux, et qu'en vertu de ces deux actes, le commandement attribué au roi est exercé

et administré exactement de la même manière et sur le même avis. Encore une fois, je regrette de ne pas avoir mes autorités sous la main. Mais je les ai présentes à la mémoire. Si vous consultez le volume 6 de " Lord Halsbury's Laws of England ", page 419—si je ne me trompe—vous y trouverez exactement de quelle manière et sur l'avis de qui ce commandement est exercé et administré. Vous y apprendrez que ce commandement n'est pas exercé et administré sur l'avis du cabinet ou du gouvernement du roi. Vous constaterez que ce commandement suprême est exercé et administré par les commissaires de l'amirauté qui exercent maintenant tous les pouvoirs et juridiction dont jouit la couronne en vertu du droit commun. Sur l'ordre de l'amirauté, et sur son ordre seul, tous les navires sont construits, réparés, mis à la mer; tous les navires sont mis en réserve ou vendus ou mis au rancart; tous les navires sont mis en service ou désarmés. Par eux tous les navires sont employés, soit à la station des côtes britanniques, soit aux stations étrangères ou envoyés en voyages de découvertes. Tous les amiraux, vice-amiraux, et contre-amiraux tiennent leurs commissions de l'amirauté. Toutes les nominations et toutes les promotions sont faites par l'amirauté. C'est l'amirauté qui donne les ordres pour le paiement de tous les deniers de la marine; c'est l'amirauté qui fait l'estimation annuelle des dépenses de la marine, qui prépare le budget naval et le soumet à la sanction du parlement. Tout ce que le parlement ou le gouvernement peuvent faire relativement à la marine c'est de voter les subsides. Ni le parlement ni le gouvernement ne peuvent, de leur propre autorité, placer la marine à la disposition du roi, ni empêcher qu'elle soit mise à sa disposition. Nous voyons donc, maintenant, qu'en vertu de l'article 15 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, le commandement de toutes les forces navales du Canada continue d'être attribué au roi. En vertu de la constitution ce commandement et la continuation de ce commandement étant attribué au roi cela ne veut pas dire que notre marine canadienne sera placée à la disposition du roi ou retenue ici selon le caprice d'un corps politique, le Gouvernement canadien. Mais le bill soumis à la Chambre changerait tout cela.

Le bill soumis à la Chambre tend à amender l'article 15 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. En vertu de ce bill, le commandement de toutes les forces navales du Canada ne doit pas continuer d'être attribué au roi, mais doit être placé à la disposition du roi, ou refusé au roi, selon la volonté ou le caprice d'un corps politique, le gouvernement du Canada. Le bill soumis à la Chambre, tout comme le très honorable chef du Gouvernement, poursuit un but. Ce bill tend à rendre le gouvernement canadien indépendant de l'article 15 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, tout comme le très honorable ministre voudrait rendre le Canada complètement indépendant de cet acte dans son ensemble. "A moi l'indépendance," dit le premier ministre, " à moi l'indépendance," dit le bill que nous étudions. " A nous le manque d'indépendance" disent les serviles partisans de l'un et de l'autre. Je dis donc que ce bill est dépourvu de conscience et de principes. Cette Chambre n'a pas le pouvoir de modifier ou rejeter la constitution. Le peuple n'a pas confié à cette Chambre la mission de changer les relations entre le Canada et la mère patrie. Ce Parlement a été élu pour faire de nouvelles lois mais non pour faire une nouvelle constitution. Ce Parlement n'a pas le droit autonome—oh! comme ils aiment ce mot autonomie!—lui permettant de changer la constitution du Canada. Les membres de ce Parlement ont été élus par le peuple à titre de mandataires. Le peuple du Canada est notre maître, et nous sommes ses serviteurs. Sans un mandat de la part de ce maître nous n'avons pas le droit de modifier nos relations avec la mère patrie ou d'affaiblir les liens qui nous unissent à elle.

Si au cours de la législature actuelle, ou de toute autre législature, le Parlement était saisi d'un projet de loi tendant à l'abolition de l'appel au comité judiciaire du conseil privé en Grande-Bretagne, ou bien, comme le ministre des Chemins de fer (M. Graham) semble le désirer, à l'abolition de la sanction royale et des services du Gouverneur général, pourrait-on prétendre que pareille loi serait valide? Il serait insensé de l'affirmer. Et atténuerait-on la stupidité de cette assertion, en insérant dans le bill une clause conditionnelle portant que le Gouvernement " peut " autoriser l'appel au conseil privé, ou " peut " traiter le Gouverneur général comme le représentant du roi ? Non, évidemment. Autant vaudrait-il s'imaginer que le coup par lequel un individu détruit son misérable corps, anéantit en même temps son âme immortelle, que de croire que la Chambre, par l'abus des droits que lui confère la constitution, peut anéantir le pouvoir du roi.

Sans doute, le premier ministre s'oppose et cela peut-être à bon droit, que les autorités britanniques, surtout dans la crise actuelle, ne se formaliseront pas trop ouvertement de cet empiètement sur leurs droits. "Son ambition," nous dit-il, "est de révéler au monde l'exemple unique, inouï, d'une nation obtenant son indépendance, de l'agrément mutuel des deux pays et cela sans s'aliéner l'affection ni les bonnes grâces de la métropole." Mais quelle heure choisit-on, monsieur l'Orateur, pour donner ainsi un spectacle au monde, au moment où, par un appel non réellement exprimé, il est vrai,

mais tout aussi pressant, la Grande-Bretagne demande à ses propres enfants d'outremer jouissant de sa protection, non pas de construire des flottes individuelles qui ne sauraient combattre pour la défense de l'empire et ne le voudraient peut-être pas, si elles le pouvaient; elle demande, dis-je, non pas même de lui venir en aide—car la Grande-Bretagne n'a pas encore poussé le cri de détresse de la Macédoine—non, mais elle nous adjure de nous aider nous-mêmes, de faire preuve de virilité; elle nous invite à participer à la gloire d'assurer la paix du monde, en prêtant immédiatement notre concours financier non à la marine royale, mais à la marine impériale, afin de lui donner une force de géant telle que nulle puissance rivale ne saurait lui lancer le défi.

Pourquoi donc ne pas renoncer à ce vain loyalisme tout en paroles et ne pas écouter cet appel? Pourquoi donc ne pas faire ce sacrifice dans toute la plénitude de notre liberté dans notre propre intérêt et dans l'intérêt de la paix du monde? Et nous constaterons que le vin nouveau du patriotisme canadien rompra les vieux vaisseaux de la constitution et nous donnera à nous ainsi qu'aux autres nations sœurs d'outremer, bien plus sûrement et plus rapidement que tout autre moyen, le droit de suggérer à la mère ce qu'elle doit dire quand elle s'adresse aux nations et cela avant même que nous ayons eu le temps d'élaborer un système naval d'ordre permanent.

La séparation! L'indépendance! Telle n'est pas la tendance de l'époque, la grande force du moment étant la démocratie et la fédéralisation. Parmi les grandes œuvres de la démocratie figurent l'union fédérale des états voisins du Canada puis la confédération des provinces canadiennes, la confédération australienne, et chose plus merveilleuse encore, l'union récente des colonies de l'Afrique-Sud. La tâche à laquelle devra, ensuite, se consacrer la démocratie consistera à resserrer encore plus étroitement et à rendre plus indissolubles les liens qui unissent les différentes parties de l'empire au roi. Mais le premier ministre, le leader de cette Chambre, voudrait faire retarder l'horloge de nos destinées et en rayer la marche du progrès démocratique. Pourquoi donc ne fermerions-nous pas, aujourd'hui définitivement, la porte qui conduit à la séparation et à l'indépendance? Pourquoi refuser de prêter, aujourd'hui même, notre concours financier à cette marine impériale qui, de l'aveu de tous, constitue la meilleure garantie de la permanence de la paix ici et du développement pacifique de l'empire?

A l'appui de son projet de marine canadienne permanente, mais indépendante de la marine impériale, le premier ministre part en quête de citations. Le seul auteur qu'il réussit à trouver dans l'empire est Kipling :

M. COWAN.

Daughter am I in my mother's house, but mistress in my own,
The gates are mine to open as the gates are mine to close,
And I set my house in order.

Ce sont là les paroles que le poète prête au Canada. Il va sans dire que les portes dont il s'agit ici sont celles de la douane, c'est là un fait parfaitement connu des enfants d'école, et le poète, en traçant ces lignes, a voulu rappeler que chaque pays est maître absolu de son propre régime fiscal. Mais le premier ministre ignore-t-il que, indépendamment de ces portes douanières et au delà de ce régime fiscal, il existe entre la maison de la mère et celle de la fille la grande route de l'Océan, route que la mère et la fille, d'un commun accord, obéissant au même intérêt et aux mêmes sentiments, sont bien déterminées à garder ouverte, au prix d'efforts organisés et, s'il le faut, par le fer et le sang. Le premier ministre ignore-t-il que l'an dernier, par cette même route, la fille a expédié chez sa mère au moins 88 p. 100 de ses énormes exportations de produits agricoles, et non moins que $134,000,000 valant sur son total de $260,000,000 d'exportations? Le premier ministre ne s'est-il jamais dit que, à titre d'assurance de cette grande route commerciale, assurance telle que chacun voudrait en avoir une sur sa propriété, il serait de l'intérêt commun de la mère et de la fille de coopérer à conserver libre et ouverte à leur commerce mutuel cette grande route océanique entre leurs deux maisons? Entre les éléments constitutifs de l'empire britannique, il y a ceci de commun: la condition essentielle non seulement de leur prospérité, mais encore de leur existence, c'est qu'une notable fraction de la richesse de cet empire flotte sur les mers. Cela est également vrai de toutes les nations sœurs.

Mais, en ce qui concerne le Canada, c'est à la mère patrie qu'a été abandonné le soin de garder cette route commerciale. Certes, notre propre intérêt devrait nous faire un devoir de participer à la protection de cette route. Mais envisageons la question, à un autre point de vue. Entre toutes les routes impériales, celle d'Halifax à Plymouth et celle de Québec à Plymouth sont les plus courtes et les plus faciles à protéger. Adopter cette courte route commerciale entre le Canada et la Grande-Bretagne, comme la principale route de ravitaillement, ce serait solutionner l'épineux problème de la défense de l'empire, celui du ravitaillement de l'Angleterre et de l'approvisionnement du marché canadien en temps de guerre navale. En acceptant cette route comme la principale route de ravitaillement de l'empire, et en coopérant avec la mère patrie à la tâche commune, le développement de ce commerce et la protection de cette route, nous aurons puissamment contribué à faire du marché britannique le mar-

ché par excellence du fabricant et du producteur canadiens.

Je le répète, coopérant avec la mère patrie au développement de ce commerce, ainsi qu'à la protection de cette route commerciale de concert avec la marine impériale, nous serons ainsi, grâce à cette union d'intérêt et de cœur, mieux en mesure de conserver dans l'intégralité de son domaine et dans la splendeur immaculée de son honneur le magnifique héritage reçu de nos ancêtres.

Mais, monsieur l'Orateur, indépendamment de ces considérations d'ordre commercial, il y a les relations entre la mère et la fille, que le premier ministre a signalées. De ces relations il découle une telle abondance de sentiments affectueux qu'il n'a pas été permis au premier ministre lui-même, il y a quelques années, de qualifier d'étranger un citoyen de la Grande-Bretagne. "C'est ainsi que coule la source et il en sera toujours ainsi." Oui, monsieur l'Orateur, Kipling a raison: " Enfant de la maison, je suis chez ma mère."

Il existe au Canada pour la mère patrie un amour qui ressemble à celui qu'on éprouve pour sa mère, amour impérieux et mystérieux qui nous vient avec l'air, avec les instincts, avec la première goutte de lait tombée du sein maternel, avec les premiers battements du cœur.

A mother is a mother still,
The holiest thing alive.

Quelle main sacrilège oserait briser ces liens et faire de la fille une étrangère ou une inconnue chez sa mère? J'ai dit un mot des relations sacrées de la mère et de la fille. Le premier ministre semble impuissant à se rendre compte de ces relations, et on dirait que toute son attitude dans les actes de sa vie publique au Canada et, surtout, l'attitude qu'il prend dans la mesure législative à l'étude, n'est que la négation de ce sentiment. L'heure est venue de mettre fin à toutes ses inepties au sujet de l'indépendance et de cette marine indépendante. Par reconnaissance envers nos ancêtres canadiens, de toute race, et envers les créateurs de la Confédération, nous avons le devoir de conserver, dans son intégralité, notre héritage dans cet empire. Par devoir envers la postérité, gardons-nous de laisser rompre, briser ou anéantir ces liens. Mais s'il était possible que nous fussions insensibles à ces droits sacrés, il reste une obligation dont personne ne saurait nous absoudre: se servir de la circonstance critique actuelle où se trouve l'empire comme d'un piédestal pour assouvir une vile ambition et de méprisables aspirations vers l'indépendance et une marine indépendante.

Puis, à l'heure suprême du combat, aux yeux du monde entier et en présence de l'ennemi commun, soustraire cette flotte à la défense de l'empire, ce serait là une trahison qui l'emporterait sur la rébellion ouverte, autant qu'une vie d'honneur l'emporte sur une vie de honte. Et si cette vie est un présent des cieux, nous rejetons avec dédain la meilleure partie de ce don, quand par notre propre initiative et notre propre ignominie, nous nous trouvons, ainsi que nos enfants, dépouillés, aux yeux des nations, de cette bonne renommée et de cette sincérité nationale, sans lesquelles on ne saurait être que misérable et méprisable. Que le peuple canadien, si on le mettait en lieu d'exprimer ses vues en ce moment, soit assez dégénéré pour tolérer ou approuver l'adoption d'une loi tendant à nous accorder la faculté à l'heure critique, de refuser le concours de notre flotte, en déclarant ainsi la neutralité et l'indépendance du Canada, c'est là ce que je ne saurais croire. Dans tout pays, l'honneur national est le boulevard des intérêts nationaux. Il y a cette distinction à établir entre l'individu et la nation: si vous affaiblissez l'honneur d'un particulier aux yeux de ses égaux, il pourra encore s'écrier: ma fortune n'est pas en jeu; mon domaine est sauf; les lois protègeront mes droits et ma personne; je conserve mon indépendance; mais quand on abaisse l'honneur d'une nation aux yeux des autres peuples, non seulement on dégrade son drapeau, et on foule aux pieds ses armes, mais on ruine son crédit, on fait tort à son commerce. Son drapeau n'inspire plus de crainte; ses marchands voient la richesse leur échapper; son peuple est impuissant à réprimer la violence et les abus, au bénéfice de la liberté du droit. Non, la destinée du Canada n'est pas dans cette séparation décrétée par le bill à l'étude. Si la séparation doit venir, ce qu'à Dieu ne plaise, qu'elle s'effectue sans déshonneur, sans honte, sans ignominie pour le peuple canadien.

Je voudrais demander à la Chambre de se souvenir des révélations qui ont été faites le 16 mars dernier à la chambre des communes anglaises, relativement à la défense de l'empire, révélations faites par les chefs des deux partis et qui purent seules secouer le Canada de sa politique hésitante et susciter, non seulement dans le Canada, mais dans toutes les parties de l'empire, un désir non pas de construire des marines particulières, mais un désir universel de raffermir le bras de qui?—de raffermir le bras du roi Edouard, le pacificateur, en augmentant la force de sa marine. Et à ce sujet, monsieur l'Orateur, je ne peux faire autrement que de constater qu'il s'est produit dans tout l'empire un flot montant de ce que je pourrais appeler une fraternité interimpériale d'intérêts, un flot montant d'impérialisme si vous le préférez, dont ce bill ne tient pas compte et que les partisans du Gouvernement semblent ignorer pour ne voir que le mesquin canadianisme. Qu'ils ferment les yeux à leur aise, ce flot

n'en existe pas moins. Au Canada, ce flot montant s'est fait sentir pour la première fois, comme vous vous en souviendrez, monsieur l'Orateur, à l'époque de la guerre du Sud-Africain en 1899. Et, à cette occasion, vous vous souviendrez aussi que le très honorable premier ministre, confondant le clapotement pour le flot montant, lui a ordonné de se retirer en disant, ne l'oubliez pas: Le Canada n'est pas menacé. Mais vous vous souviendrez aussi qu'à cette occasion l'histoire s'est répétée et que le flux et le reflux n'ont cessé de se faire sentir et ont entraîné avec eux les meilleurs des fils du Canada qui sont partis à la défense de l'empire pour la gloire immortelle de leur terre natale. Depuis la guerre du Sud-Africain, ce flot s'est élevé encore, s'accroissant à mesure que nous grandissions, augmentant en volume et en rapidité jusqu'à ce jour où il est considéré comme une force pour la stabilité de l'empire et pour la puissance de ses gouvernants sur la terre.

Mais le très honorable premier ministre ne peut pas se rendre compte de cela; il est encore incapable de distinguer ce vaste flux général, qui se fait sentir dans toutes les parties de l'empire, du petit reflux qu'il découvre dans certaines petites régions du Canada. Il croit toujours que c'est un effet spasmodique comme il l'a dit: une simple vague d'enthousiasme qui ne se manifeste qu'au moment seul où l'Angleterre est en danger. Il ne se rend pas compte et il ne comprendra pas avec la leçon de 1899 que ce flot montant n'est pas autre chose au Canada qu'un canadianisme viril, robuste, confiant en lui-même et qui s'efforce de maintenir le lien qui relie le Canada à l'Angleterre. Ce sont ces sentiments qui réclament une marine construite et outillée au Canada et par des Canadiens autant que ce sera possible, une flotte dirigée et manœuvrée au Canada et approvisionnée autant que possible par des commerçants canadiens; mais aussi une marine unique et indivisible avec la marine impériale, une marine qui établira au Canada un arc-boutant de cette grande arche immense de l'empire, la marine impériale qui nous couvre de sa protection et sans laquelle nous n'avons aucune garantie de sécurité permanente et l'empire aucune garantie de progrès paisible.

Mais après tout, est-ce un bill de défense navale ou un bill de flétrissure de l'opposition qui est en discussion ou plutôt que les orateurs du Gouvernement pensent que l'on discute? Voyons, rendons-nous compte. De nouveau, en suivant l'ordre de préséance que j'ai d'abord mentionné, il y a d'abord Jupiter, puis les satellites de Jupiter. Peut-être les partisans du premier ministre préféreraient-ils qu'au lieu de cete métaphore j'adoptasse cette autre métaphore plutôt impie qu'a em-

ployée le très honorable premier ministre, le 5 janvier dernier à Toronto, et qu'au lieu de les appeler satellites de Jupiter, je les appelle les poulets que la poule, le très honorable premier ministre, a couvé, et fait éclore à l'existence sinon à l'insignifiance politique. Examinons donc les discours prononcés par les membres du Gouvernement et leurs partisans. Voyons d'abord le discours du premier ministre. C'est vrai, le premier ministre nous dit qu'il tire sa politique navale de Kipling, mais il s'arrête là, subitement, ensuite il se lance à toute vapeur, à la "Rainbow" contre le député de Toronto-nord et il dit de lui: "Il est un de ceux qui portent partout sur leur front les phylactères impérialistes qui s'avancent hardiment dans le temps pour y remercier à haute voix le Seigneur de ne pas ressembler aux autres sujets britanniques, de payer la dîme de tous leurs biens et de posséder seuls le véritable encens de la loyauté". La peinture faite par le très honorable premier ministre ne s'accorde pas beaucoup ici avec la nature et ses métaphores sont quelque peu embrouillées. Il n'est pas d'usage de trouver de l'encens quelconque dans les poches d'un homme. Le très honorable premier ministre porte une accusation de pharisaïsme. Je n'admettrai pas qu'il soit un bon juge même dans cette marchandise dont il fait le commerce en gros. Mais passons. Ce que la Chambre constatera, c'est qu'il ne traite pas de la question d'un bill naval, mais d'un bill de flétrissure. Puis il parle de Talleyrand, en nous accusant de loquacité, et de Pierre l'Hermite et de Papineau et du fiasco de 1837 et de lord Durham, de lord Elgin, de Lafontaine, de Baldwin et de contributions périodiques, de sir Charles Tupper, de lord Milner, de sir Walter Scott et de "Quentin Durward" et toutes ces citations remplissent quinze des vingt-sept pages de son discours. Pourtant il a trouvé le temps de dire dans une partie de ce discours ce qu'il avait dit en présentant ce bill: "Quand l'Angleterre est en guerre, nous sommes en guerre" et il a soutenu cette déclaration. Mais plus loin il dit: "Il ne s'ensuit pas de ce que l'Angleterre soit en guerre que nous soyons en guerre." Sans vouloir parler du sens de ces deux affirmations, est-ce que leur son ne serait pas capable d'ébranler un mur de pierre? "Quand l'Angleterre est en guerre, nous sommes en guerre". Mais, "il ne s'ensuit pas de ce que l'Angleterre soit en guerre que nous soyons en guerre".

Pour les satellites de Jupiter, cela peut paraître une symphonie, mais pour mon oreille de mortel c'est de la simple cacophonie. Mais si le son est mauvais le sens est encore pire comme confusion— " quand l'Angleterre est en guerre, nous sommes en guerre," mais "il ne s'ensuit

pas de ce que l'Angleterre soit en guerre que nous soyons en guerre."

Peut-être qu'une remarque du ministre des Postes apportera la clé de la signification. Il peut se faire qu'une de ces déclarations soit pour Ontario et l'autre pour Québec. Le très honorable premier ministre nous dit qu'il a été attaqué dans Québec parce que l'on dit que sa petite flotte ne prendra en aucun cas part à une guerre de l'Angleterre; et il a été attaqué dans l'Ontario parce qu'on dit que dans tous les cas sa petite flotte devra prendre part à une guerre de l'Angleterre. Et il nous dit qu'il parle à un double point de vue et que sa politique est l'expression d'une double opinion. Quelle politique à la Janus ! L'affaire est louche. Elle regarde dans deux directions. Elle est comme le piège à raton du petit nègre, tendu pour prendre " quand ils viennent et quand ils partent."

Mais le très honorable premier ministre est un homme très intelligent et très remarquable et il sait que ces deux déclarations ne peuvent pas s'accorder. Quand l'Angleterre est en guerre nous sommes en guerre, mais il ne s'ensuit pas que si l'Angleterre est en guerre nous soyons en guerre. C'est là simplement de l'opportunisme, ce ne peut être exact. Cela ressemble beaucoup à ce qu'il a dit le 5 janvier à Toronto avec toute l'ambiguïté d'un oracle, et qui a été reproduit par le " Globe ", dont le rédacteur était président de la réunion où la déclaration a été faite. Voici ce qu'il a dit:

> Nous sommes sous la suzeraineté de l'Angleterre, nous sommes les loyaux sujets du roi; nous courbons le genou devant lui, mais le roi d'Angleterre n'a pas plus de droits sur nous qu'il ne lui en est accordé par notre parlement canadien. Si ce n'est pas là être une nation, quoi donc constitue une nation? Et s'il y a une nation sous le soleil qui puisse dire plus que cela, où se trouve-t-elle?

De nouveau dans ces observations, il y a deux déclarations qui sont en désaccord. Si l'une est vraie, l'autre doit être fausse. Mais vraiment elles sont fausses toutes les deux. Tout cela est rempli d'erreurs et d'inexactitudes en ce qui touche aux relations du Canada et de l'Angleterre. Voyons cela. Si le roi d'Angleterre est suzerain du Canada, non seulement nous ne sommes pas ses loyaux sujets, mais nous ne sommes pas du tout ses sujets. Avant la guerre Sud-Africaine, le roi d'Angleterre était le suzerain de la république du Transvaal, mais les citoyens du roi n'étaient pas les citoyens du roi et ne pouvaient pas l'être.

Cette suzeraineté donnait à l'Angleterre un certain droit de contrôle sur les relations extérieures de cette république avec les autres nations du globe, mais elle ne donnait pas et ne pouvait pas donner au roi aucun droit sur la population de cette république comme si elle était composée de ses sujets. De sorte que si le roi d'Angleterre est suzerain du Canada, les Canadiens ne sont pas ses sujets et les deux premières déclarations du premier ministre ne peuvent pas s'accorder.

Le très honorable premier ministre dit encore que nous sommes les loyaux sujets du roi, mais qu'il n'a pas plus de droits sur nous qu'il ne lui en est accordé par notre Parlement canadien. Le roi a le droit de donner son assentiment à tout bill de ce Parlement avant qu'il ne devienne loi. Ce droit ne lui a pas été donné par le Parlement, mais lui a été réservé par l'Acte de l'Amérique britannique du Nord et ne peut pas lui être enlevé. Le roi, par son représentant, a le pouvoir de dissoudre le Parlement en ce moment. Ce pouvoir ne lui est pas donné par le Parlement, mais il lui a été réservé par la constitution. Et nous pourrions décider et décider encore que nous ne nous dissolverons pas, mais nous serions dissous quand même si le représentant du roi avec ou sans l'avis de son cabinet, décidait de dissoudre le Parlement. De sorte que je dis qu'aucune de ses déclarations ne s'accordent. Si nous sommes ses loyaux sujets, nous ne pouvons pas dire qu'il n'a pas pris plus de droits qu'il ne lui en est accordé par le Parlement et parler ainsi est un attentat et pas autre chose qu'un attentat aux droits constitutionnels du roi dans ce pays. Le très honorable premier ministre ajoute encore:

> S'il existe une nation sous le soleil qui puisse dire plus que cela, où se trouve-t-elle?

Et par ces paroles il veut dire que nous sommes aussi indépendants de la Grande-Bretagne et de son roi qu'aucune nation sous le soleil.

Si ce n'est pas ce qu'il a voulu dire, ses paroles n'ont aucun sens parce que la parole lui a été donnée pour déguiser sa pensée, comme disait Talleyrand. S'il en est ainsi, l'honorable premier ministre a été traité avec une regrettable prodigalité, puisqu'il possède deux langues vivantes et probablement plusieurs langues mortes pour déguiser les pensées les plus déloyales et les plus inconstitutionnelles à l'égard des relations entre le Canada et la mère patrie, qu'un homme public de ce pays ait jamais exprimées.

Je crois avoir déjà dit que quinze pages du discours de l'honorable premier ministre sur les vingt-sept sont consacrées aux sujets que je viens de mentionner. L'autre partie du discours est à l'adresse de la province de Québec. Avec une pénible insistance, il revient sur les plaines d'Abraham, lord Durham, Lafontaine, Papineau, encore Lafontaine, Baldwin. Qu'a donc fait Pierre l'Hermite, qu'il n'en parle pas quand il s'adresse à la population de la province de Québec? Il termine en disant

que c'est de ces événements et de ces hommes qu'il s'est inspiré à ce tournant de notre histoire.

Incidemment, cependant, il laisse échapper une remarque qu'on peut considérer comme ayant quelque relation avec le bill naval. Il laisse entendre que cette petite flotte canadienne ne prendra part aux guerres de l'Angleterre que si le Canada est attaqué. Il fait observer que cette flotte sera au pays ce que la police est à Montréal; il laisse entendre, d'une manière à peine déguisée, que cette flotte sera aussi apte à prendre part aux guerres de l'empire qu'un membre de la police de Montréal est apte à commander un cuirassé dans une guerre navale.

Une VOIX: Très bien! très bien!

M. COWAN: J'entends une voix qui vient des arrières bancs ministériels, et il me fait plaisir d'apprendre que dans cette région on partage de pareils sentiments et qu'on ose le dire. J'aimerais à savoir si, à l'exemple du premier ministre, celui qui vient de m'interrompre considère l'indépendance du Canada comme le but suprême de ses aspirations. Je me demande si, lui aussi, est d'avis que la flotte canadienne ne doit prendre part aux guerres de l'empire que si le Canada est attaqué. Je me demande si, lui aussi, est d'avis que la flotte canadienne ne doit pas être plus apte à jouer un rôle utile dans les guerres de l'empire qu'un sergent de ville n'est apte à commander un navire de guerre dans un combat naval. Celui qui a crié "très bien! très bien!" aura probablement l'obligeance de nous renseigner sur ce point.

Voilà à quoi se résume le discours, tout le discours de l'honorable premier ministre. Passons maintenant au suivant, à celui du ministre des Postes (M. Lemieux), de Jupiter à son lieutenant. A mesure qu'il se pénétrait de son sujet, par les gestes et la voix, il faisait penser à ces acteurs qui se font une spécialité sur la scène d'imiter les comédiens célèbres. Que l'honorable ministre soit persuadé que sous ce rapport, il n'a pas désappointé son auditoire, mais il me permettra de lui dire que ses méchantes et indélicates allusions aux nobles et distingués ancêtres de l'honorable député de Jacques-Cartier lui font peu honneur et constituent une injustice envers la population de la province de Québec. Ces allusions ne pouvaient avoir qu'une signification—c'est que celui qui descend d'une noble lignée n'est pas apte à jouer un rôle politique dans cette province.

Je dois dire de plus que le discours de l'honorable ministre n'a guère jeté de lumière sur la question navale. Il a parlé si longuement et avec tant d'insistance de sa propre personne, que lorsqu'il en est arrivé à ce point de gloriole qui lui a permis de se proclamer un Chevalier du Travail, je me suis immédiatement senti pris de pitié pour le ministre du Travail et le député de Nanaïmo (M. R. Smith). En songeant à l'attitude de tous ces personnages sur la question de l'enseignement professionnel et la journée de huit heures, je dois reconnaître que l'honorable ministre des Postes n'est pas seulement le chevalier, mais l'adversaire déclaré du travail au Canada.

Après avoir épuisé le sujet palpitant de sa propre importance, le ministre, par une pente naturelle et pour éclairer davantage la question navale, a été amené à nous parler de la guillotine et de madame Roland et c'est alors qu'il a lancé son apostrophe: "Oh loyalisme! que de crimes on commet en ton nom."

Alors, par un effort d'imagination, je me suis échappé de l'atmosphère asphixiante de cette Chambre, pour me transporter sur les côtes ensoleillées du majestueux Pacifique où, l'automne dernier, sur les rives du fleuve Fraser, en compagnie de l'honorable député de New-Westminster (M. J. D. Taylor), j'assistais à l'ascension d'un ballon dirigeable. Il s'éleva majestueusement dans le firmament, mais quand le gouvernail refusa de fonctionner, le ballon n'en resta pas moins un ballon, mais il cessa d'être dirigeable. Il finit par tomber dans le fleuve et fut emporte dans l'océan de l'oubli.

"Oh loyalisme! que de crimes on commet en ton nom" s'écrie l'honorable ministre, et la minute d'après, il entreprend de perpétrer un de ces crimes. Il demande:

Lors de la guerre sud-africaine, n'avons-nous pas été loyaux quand nous avons envoyé....

Remarquez-bien ces paroles:

....la fleur de notre jeunesse pour combattre les combats de la Grande-Bretagne?

Prétendre que c'est le Gouvernement qui a envoyé la jeunesse canadienne dans l'Afrique du Sud! C'est tout le contraire qui a eu lieu, monsieur l'Orateur, c'est la jeunesse canadienne qui a envoyé paître le Gouvernement, et qui est allée dans le Sud-Africain en dépit de tous les obstacles suscités par les autorités canadiennes. Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire ici même, les jeunes Canadiens se sont précipités dans cette campagne comme à une partie de plaisir.

L'honorable député de Sunbury-et-Queen (M. McLean) a prononcé un discours remarquable à plusieurs points de vue. Il a prononcé les premières paroles courageuses que nous ayons entendues du côté ministériel. Ce brave soldat du roi s'est levé et a déclaré à son chef, comme un homme, qu'il ne partageait pas ses aspirations vers l'indépendance du Canada; que son projet de flotte n'était qu'un piètre simulacre de l'unité de combat demandée par l'amirauté; que les efforts du premier ministre pour nier l'imminence du danger et la gravité de

la crise, n'étaient que le chant du cygne—harmonieux mais de courte durée.

En écoutant mon très honorable ami, je ne pouvais m'empêcher de penser à cette déesse de la fable si belle à voir, si attirante, mais qui se changeait en nuage au moment où on allait l'étreindre. Si l'honorable député de Sunbury-et-Queen avait fait remonter son enquête au 3 octobre 1899, au lieu de la commencer au 7 octobre 1909, il aurait constaté que le premier ministre a fait des difficultés pour envoyer des soldats dans le Sud-Africain.

Tout le monde se rappelle que le 3 octobre 1899, le premier ministre accorda une entrevue au correspondant du "Globe" de Toronto, entrevue dans lequel il déclarait que la loi sur la milice ne nous permettait pas d'envoyer des soldats en Afrique, et que, quoi qu'il en fût, le Canada n'était pas menacé. Tout le monde se rappelle aussi que le 5 octobre 1899, sir Charles Tupper, qui était alors le chef du parti conservateur dans cette Chambre, adressa au premier ministre, une dépêche dans laquelle il exprimait l'espoir qu'on permettrait aux jeunes gens de ce pays d'aller dans le Sud-Africain, et assurait le Gouvernement de l'appui du parti conservateur, si l'envoi de troupes était décidé.

L'honorable député de Sunbury-et-Queen semble avoir oublié qu'après la publication de cette entrevue, dans le "Globe" du 4 octobre, une vague d'indignation souleva le pays, et se manifesta dans l'envoi de télégrammes de résolutions, de mémoires, etc. La vague fut tellement forte qu'elle délogea le premier ministre et ses collègues de l'attitude qu'ils avaient prise; ils cessèrent de mettre des obstacles ridicules au départ de nos volontaires.

Le ministre des Postes demande: "Ne sommes-nous pas loyaux, alors que nous sommes les prémiers à offrir une flotte à Sa Majesté?" Si le loyalisme des libéraux doit être mesuré à cette flotte, que Dieu ait pitié du roi ! Si c'est aux propositions de cette flotte qu'il faille mesurer le patriotisme du parti libéral, le ministre des Postes et ses amis sont libres d'en tirer tout le mérite possible.

Comme si nous ne le savions déjà, l'honorable ministre nous dit que nous avons deux côtes maritimes, et il nous demande de ne pas ridiculiser cette flotte de fer-blanc, parce que de l'autre côté de l'océan Pacifique, il y a le Japon qui a adopté la civilisation et la forme de gouvernement des peuples d'occident, et la Chine, et que notre flotte est destinée à protéger la Colombie-Anglaise contre les attaques du Japon et de la Chine, et aussi de la Russie et des Etats-Unis.

Il a oublié que nous sommes avertis que l'amirauté anglaise se rend compte du fait que la complète exécution du programme naval du Japon coïncide avec la fin du traité d'alliance entre le Japon et l'Angleterre et de l'importance de cette circonstance, non seulement pour l'Angleterre, mais aussi pour cette partie de l'empire, cette partie du Canada qu'on appelle la Colombie-Anglaise. C'est la principale raison pour laquelle l'amirauté a conseillé au Canada de mettre une flotte sur le Pacifique, puisque le littoral de l'Atlantique est à portée de canon de la marine royale et que les routes commerciales peuvent être protégées sans le secours du Canada.

Mais l'honorable premier ministre et ses collègues se disent qu'une flotte sur le Pacifique n'assurera pas de votes au Gouvernement, et ce sont des votes qu'ils cherchent et non l'avantage du pays, ou la sécurité de l'empire. Et le ministre des Postes semble croire que cette flotte mutilée, privée de son unique arme de combat, c'est-à-dire de son cuirassé, et partagée entre le Pacifique et l'Atlantique, pourra repousser les attaques du Japon et de la Chine, et même de la Russie et des Etats-Unis. Conçoit-on pareil enfantillage et pareille rhétorique d'écolier en présence de la réalité, non seulement telle qu'elle apparaît aux yeux de tous, mais telle qu'elle est exposée dans ses moindres détails, par les spécialistes de l'amirauté?

Je pourrais continuer et parler du discours de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald). Je pourrais aussi m'arrêter au discours, ou plutôt à l'éruption volcanique de l'honorable député de Red-Deer. (M. M. Clark). D'ordinaire, ce dernier se contente d'inonder des laves brûlantes du cobdenisme ses amis de la Chambre et surtout, chose malheureuse à dire, l'honorable premier ministre, notre seul et unique médaille de Cobden, jusqu'à ce qu'il soit submergé et suffoqué par les scories, les cendres et les préceptes oubliés d'une doctrine défunte.

Je voudrais faire allusion aux autres discours, et je tiens à répéter en terminant qu'un véritable Canadien, sans peur et sans reproche, se trouve satisfait de la création de cette flotte dans les conditions indiquées par le très honorable premier ministre. Cette flotte construite et équipée au Canada par des Canadiens, commandée, manœuvrée et approvisionnée par des Canadiens rencontrera son approbation, mais encore faudra-t-il que cette unité forme une partie intégrante de l'empire britannique. Notre pays a grandi dans l'estime de l'univers: il a pu fournir cet exemple insigne d'expansion que l'on constate dans ses limites, mais le Canada n'a pas encore donné toute la somme d'énergie et de progrès dont il peut disposer; il n'a pas encore réalisé toute la portée de sa position spéciale, unique, pourrais-je dire, dans l'empire; il n'a pas encore retiré tous les avantages distinctifs d'une véritable nation. Comment pour-

ra-t-il atteindre cette fin? Cessons de rester inactifs et dans l'ombre; cessons d'être des parasites, de simples contribuables, au point de vue de l'impôt, et de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis. Assurons, mais assurons immédiatement à la marine impériale que tous reconnaissent comme constituant la meilleure garantie de la grandeur future et de la sûreté du Canada, toute l'aide nécessaire. Rappelons-nous que la nature s'est montrée généreuse à notre endroit, en nous accordant toute la richesse des champs de blé sans limites, de ressources minières inépuisables, d'essences forestières immenses et de pêcheries abondantes, et que le Canada occupe dans l'empire britannique une position exceptionnelle sous ces latitudes rigoureuses du Nord. A mi-chemin entre l'Europe et l'Asie, à mi-chemin entre l'Europe et l'Australie, sur la ligne directe du commerce entre l'Occident et l'Orient, se trouve le Canada, ce jeune géant du Nord, avec les deux mains étendues, l'une pour s'assurer la navigation et le commerce de l'Atlantique, l'autre pour s'assurer le commerce nouveau dont le volume se développe sans cesse. Combien essentielle à ce commerce et à la protection de ce dernier se trouve la marine impériale qui continuera à être nôtre, à être la maîtresse souveraine des océans! Ces deux conditions étant remplies, qui osera nier que le Canada, grâce à la position centrale qu'il occupe dans ce cercle qui embrasse l'empire, deviendra un jour le centre de la flotte marchande, du commerce et du transport des marchandises de tout l'empire britannique, et des différentes colonies entre elles.

Puisse-t-il être bien éloigné le jour où un parti quelconque, où une propagande poursuivie au Canada pourront faire pencher le pendule de notre destinée en dehors du cercle qui embrasse l'empire; ce cercle où reposent, non seulement notre liberté et nos avantages actuels, mais encore notre permanence future et notre grandeur comme peuple, comme nation et comme empire.

M. RALPH SMITH (Nanaïmo): J'éprouve autant de difficulté à réunir les différentes parties de l'argumentation de mon honorable ami (M. Cowan) que lui-même ainsi que l'honorable député de New-Westminster (M. Taylor) en ont ressenti, quand ils ont tenté de manœuvrer ce ballon d'essai lors de leur excursion de pêche de l'été dernier. J'ai écouté avec beaucoup d'attention chaque mot qu'a prononcé mon honorable ami (M. Cowan), et j'ai tâché de saisir chaque argument qu'il s'efforçait de présenter, et je dis que jamais un membre de cette Chambre ne s'est permis de déprécier notre pays autant que l'a fait, en cette enceinte même, l'honorable député en parlant des principaux hommes du Canada. Il a commencé à dire à la Chambre toute l'importance qu'il y avait à éliminer la politique de la discussion maintenant en cours, et je demande, en m'adressant à l'intelligence non préjugée des membres de ce Parlement, de dire avec moi que l'honorable député s'est bien éloigné de l'idée qu'il prônait. Il a été jusqu'au point d'arguer, en une façon qui lui est particulière, que le très honorable premier ministre propageait, prêchait et proclamait une doctrine d'indépendance absolue, et qu'il se servait de toute son influence, chaque fois que l'occasion lui en était offerte sur les tréteaux publics de certaines parties du Canada, en faveur de tout ce qui pouvait comporter une idée de séparation de la Grande-Bretagne. Monsieur l'Orateur, c'est là une accusation non contre le très honorable premier ministre, mais qui répugne à l'intelligence des Anglais qui vivent au Canada. Il ne se trouve pas, par tout le pays un homme—même si le très honorable premier ministre nourrissait les intentions que lui prête l'honorable député—assez puissant pour se servir de son influence au point d'aliéner ce sentiment d'affection qu'entretient la grande masse du peuple canadien à l'endroit de la Grande-Bretagne et des institutions britanniques. Mais ce n'est pas là la doctrine que prêchent continuellement les honorables membres de la gauche.

Dans une partie du pays, ils clament que le très honorable premier ministre est trop Anglais, dans une autre ils déclarent—et je sais parfaitement où se trouve cette partie du pays—que le très honorable premier ministre n'est pas assez anglais. Aucune campagne fédérale ne s'est poursuivie à la Colombie-Anglaise sans que le principal argument invoqué par nos adversaires—argument répété et répété—consistât à dire que le premier ministre du Canada n'est pas loyal dans ses sentiments à l'empire, non plus qu'aux intérêts de la population de l'Ouest. Aucune question n'a jamais été soumise encore à ce Parlement qui eût une importance plus considérable ou dont les effets eussent une plus grande portée, aucune question n'a jamais été soumise à ce Parlement qui méritait d'être discutée sobrement, par cette Chambre, aucune question n'a jamais encore revêtu l'importance de celle que nous discutons maintenant. Cependant, monsieur l'Orateur, j'estime, et je crois que les membres de cette Chambre reconnaîtront avec moi que durant deux heures, ce soir, nous avons assisté aux exercices d'un bateleur politique.

M. SPROULE: J'invoque le règlement. J'estime que l'avancé de l'honorable député est contraire au règlement.

M. l'ORATEUR: Cette expression n'est pas conforme aux usages parlementaires.

M. RALPH SMITH: Je n'ai pas dit que l'honorable représentant de Vancouver fût un bateleur, mais que ses représentations

pourraient être assimilées à celles d'un bateleur politique.

M. SPROULE: J'ai compris que l'honorable député disait qu'il avait écouté les élucubrations d'un bateleur politique.

M. RALPH SMITH: Je me soumets à votre décision, monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR: Je ne crois pas que ce terme soit conforme aux règlements.

M. RALPH SMITH: Je retirerai avec plaisir le terme "bateleur" tout en faisant observer, monsieur l'Orateur, que si l'on peut prouver un changement direct d'attitude, pour démontrer les manœuvres politiques auxquelles ont recours les honorables membres de la gauche ainsi que l'honorable député (M. Cowan), relativement au principe d'une marine canadienne, je me demande quel mot meilleur que "bateleur" peut s'appliquer au cas de l'honorable député.

Monsieur l'Orateur, à mon sens, cette prétention que la Chambre discute maintenant et l'étude de cette question importante ont originé où? D'abord, dans le projet de résolution soumis à la Chambre il y a un an, par l'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster). Que favorisait cette contre-proposition?

Elle n'était certes pas en faveur de l'envoi de Dreadnought à la Grande-Bretagne. Ni le député de Toronto-nord, ni l'honorable chef de l'opposition, ni aucun membre de cette dernière n'ont parlé de cela. Il s'agissait entièrement et absolument de commencer et de poursuivre la formation du noyau d'une marine au Canada. Mais l'honorable député (M. Cowan) est allé plus loin, en prétendant que le projet de loi alors soumis à la Chambre était contraire aux dispositions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, à la constitution du Canada, enfin. Mon honorable ami (M. Cowan) a lu l'article 15 de la loi en question pour prouver ce qu'il avançait, mais pour démontrer sa naïveté, il n'est besoin à qui que ce soit que de lire l'article 4 du même statut. L'article 15 qu'a lu mon honorable ami, et sur lequel il s'est tant appuyé, déclare que l'autorité doit rester entre les mains du souverain, et l'honorable député de dire que le projet de loi maintenant soumis à la Chambre faisait disparaître cette autorité.

Le commandement en chef des forces de terre et de mer du Canada continuera à être investi au roi.

Quelle est cette disposition dans le projet de loi maintenant soumis ? Je viens de donner lecture de cette disposition pour démontrer que durant vingt ou trente minutes l'honorable député a consacré toute son attention à ce principe même, pour réussir à démontrer à la Chambre qu'il n'a jamais lu ce projet de loi. En effet, l'article 4 de ce dernier contient précisément cette disposition que je viens de lire, il est couché dans les termes mêmes qu'on trouve dans l'article en question:

Le commandement en chef des forces navales est accordé au roi qui l'exercera par lui-même ou par le Gouverneur général, son représentant.

Mon honorable ami de Vancouver a trouvé un argument qui lui aurait fait voir, a-t-il dit, un manque d'attachement envers la constitution du pays de la part du Gouvernement. Pourtant, il n'avait encore étudié ni compris cet article du projet de loi en question dont il se plaignait. Maintenant, avant de proposer que ce débat soit ajourné, je tiens à faire une observation Toute la prétention de mon honorable ami, c'est que le développement que le pays donnerait à ses forces militaires sur terre et sur eau ne signifie qu'une seule chose, c'est-à-dire que tout cela tend à développer l'indépendance du Canada qui deviendrait un pays séparé du reste de l'empire britannique.

Le développement du Canada et sa protection sur terre et sur mer constituent la plus grande sécurité qu'on puisse accorder aujourd'hui à l'empire britannique. Et si les honorables membres de l'opposition avaient, il y a vingt ans, reconnu, dans un certain dégré au moins, la responsabilité qu'ils demandent aux autres de reconnaître; s'ils avaient accompli alors précisément ce qu'exécutent, à l'heure qu'il est, nos ministres, en quelle posture se serait trouvé, aujourd'hui, le Canada, parce qu'il lui aurait fallu envoyer sa flotte par delà l'Atlantique pour assister l'empire en toute urgence qui pourrait surgir dans la mère patrie? Mais parce qu'ils n'ont rien fait, et parce qu'il faut un commencement à tout, et parce qu'il leur a fallu du temps pour organiser ce service, les ministres doivent être tenus responsables de cet état de choses! Nos adversaires se plaignent de ce que le Gouvernement se contente de très légers sacrifices, et, pourtant, dans la contre-proposition qu'ils ont déposée, ils condamnent des dépenses énormes déjà encourues. Ils nous disent: Vous allez établir une marine de cuirassés de fer-blanc, puis ils déclarent que cette question revêt une importance suffisante pour que le Gouvernement consulte le peuple du Canada avant d'exécuter son projet. Je n'hésite aucunement à dire—et je crois pouvoir prouver à la Chambre, plus tard—que jamais les chefs d'un grand parti politique n'ont soumis une proposition semblable, si je tiens compte des différentes opinions entretenues par ces chefs-là, il y a quelques années, opinion tellement mêlées et tellement contraires les unes aux autres, qu'elles n'avaient pour but que d'apaiser le fanatisme de certains membres de leur propre parti; mais ces

gens-là n'ont rien fait pour établir les principes d'après lesquels le Canada pouvait se défendre ou pourrait espérer apporter une aide appréciable à la mère patrie. Je demande, monsieur l'Orateur à proposer le renvoi de la discussion.

(La motion est adoptée et la suite de la discussion est renvoyée à une prochaine séance.)

Sur motion de M. Fielding, la séance est levée à dix heures et quarante minutes du soir.

INDEX

DEUXIEME SESSION — ONZIEME PARLEMENT

Première partie : index par noms des membres, page i ; deuxième partie : index par sujets, page lvii ; troisième partie : index des projets de loi, page lxxvii.

1re PARTIE---NOMS

ALLARD, Albert, *Ottawa.*

Présentation à la Chambre, 7173.

ALLEN, Henry-Edgarton, *Shefford.*

QUESTION.

Médecin milit. du commandement de Québec, 1889.

ARMSTRONG, Joseph-E., *Lambton-Est.*

BUDGET GÉNÉRAL.

Discussion des crédits:

Administration du fonds de terres des Indiens, 8240; brise-lames à Burks-Head, 1036; Canal de la Trent, 3291; dépenses casuelles de l'agriculture, 235; dragage en Colombie-Anglaise, 6489; élévateur de Port-Colborne, 3295; encouragement de la réfrigération, 7761; hôtel de la Monnaie, construction d'une affinerie, 586; île Lennox et Port-Hill (quai à l'), 2844; traitement du personnel des Affaires indiennes, 362, 379; traitement du personnel de l'Agriculture, 227; traitement du personnel des Postes, 7046.

BUDGET DE L'AGRICULTURE.

Discussion générale, 7618.

DOCUMENTS.

Collège militaire, 3347; état des travaux faits en dehors de l'Imprimerie nationale, 435; itinéraires de la poste rurale, 1459; nomination d'un peseur à Montréal, 1635.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Attitude des agents d'immigration américains, 7315; conservation des ressources naturelles, 6483; omission du compte rendu des débats, 8284; relations commerciales avec l'Allemagne, 2778; surtaxe sur les importations allemandes, 3889.

ARMSTRONG, Joseph-E.—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrôle des graines de semence: disc. des articles, 2783.

Convention suppl. franco-canadienne: disc., gén., 759.

Immigration: disc. des art., 6131.

Insectes nuisibles: disc. des art., 5938 et suiv.

Personnel administratif: disc. des art. 7681 et suiv.

Service de la marine: disc. gén., 4677; disc. des art., 7844.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du Saint-Laurent: disc. des art., 5641 et suiv.; 6600.

Commission des ressources naturelles: dépôt, 1678; disc. gén., 6684; disc. des art., 6690.

Pari aux courses: disc. gén., 936, 6849.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne: disc., 189.

Primes au pétrole: disc., 7883.

Tarif douanier: disc., 6325.

QUESTIONS.

Absence du ministre des Postes, 279; administration des postes, 6098; bétail des fermes expérimentales, 4557; chevaux de l'artillerie, frais de transport et de remonte, indemnités, 830; commission des ressources naturelles, 1263, 1681; convention franco-canadienne, 1263; distribution postale, 1262; embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, 1443; exportation de produits laitiers et agricoles, 1073; inspecteurs de dragage, 6864; maladies des fruits et des légumes, 674; maladie des porcs,

ARMSTRONG, Joseph-E.—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

2562; peseur à Montréal, 1263; poste de Dixon, 3479; poste rurale, 270, 828, 1883; poste de Troy (N.-E.),7674; relations commerciales avec l'Allemagne, 273, 830; recensement de 1911, 2563; service du courrier à Blairmore, 8274; traitement des inspecteurs des postes, 3345.

ARTHURS, James, *Parry-Sound.*

BUDGET.

Discussion générale, 2052.

Discussion des crédits:

Edifice public à Roberval, 982.
Essayerie de Vancouver, 8169.
Service ambulant des postes, 6076.

DOCUMENTS.

Canal de la baie Georgienne (disc.), 3727.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Eaux navigables: disc. des art., 6561.

QUESTIONS.

Barrages temporaires au lac Nipissing, 898; écluses dans Ontario, 2305; gardien de quai à Magnetawan, 7676; itinéraire postal Powassan-Nipissing-Rastoul, 111; mouvement des grains, 467; Nipissing (lac), travaux d'amélioration, 1260.

AYLESWORTH, Hon Allen-B., *York-Nord.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Traitement du personnel de la Justice, 264.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Arrestation en territoire canadien par la police américaine, 900; explication sur un fait personnel, 8781; franchise postale, 8197; grâce de Mme Robinson, 976; juridiction fédérale sur les compagnies financières, 3387; libération de deux détenus, 7448, 7567, 8766; magistrature en Colombie-Anglaise, 11; magistrature du Manitoba, 5934; observ. sur un fait personnel à M. Miller, 7082; représentation de Québec et d'Ottawa, 1382; rétrocession de la réserve Saint-Pierre, 7545; rôle de la couronne dans les cas de condamnation à mort, 2862; succession du juge Dubuc, 2402; usage réciproque des canaux, 5493.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Biens en déshérence: dépôt, 7352; disc. des art., 8804; adoption, 8808.
Champs de bataille: dépôt, 6215.
Cour d'échiquier: dépôt, 5273; disc. des art., 6528; adoption, 6533.
Douanes et pêcheries, dépôt, 3475; disc. gén., 6535; adoption, 6536.
Magistrature de Québec et de Manitoba: dépôt, 7361; disc. des art., 8803; adoption, 8804.

AYLESWORTH, Hon. Allen-B.—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative gouvernementale—Suite.

Prisons et maisons de correction: dépôt, 8270; disc. des art., 8802; adoption, 8803.
Service de la marine: disc. des art., 7794 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Loi électorale, disc. des articles, 1339.
Loi des ch. de fer (bill n° 3): disc. générale, 480; (bill n° 5): disc. gén., 512.
Pari aux courses: disc. gén., 952; disc. des art., 6899, 6941 et suiv.
Trafic illégal du minerai d'or et d'argent: disc. gén., 2283; disc. des art., 2286.
Western Canada Power Co.: disc. des articles, 3626 et suiv.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Biens en déshérence: dépôt, 6865; disc., 7349.
Magistrature de Québec et du Manitoba: dépôt, 6967; disc., 7352 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Séparation des détenus: disc., 151.

QUESTIONS.

Affaires pendantes à la cour supérieure de la prov. de Québec, 1447; Alfred Delancette, 9110; Arthur du Tremblay, 9110; L. F. Clarry, 6746; cour du banc du roi, 5118; franchise postale (usage de la) au départ. de la Justice, 1274; juge Britton, 7170; juge Prendergast, 3687; loi des procès expéditifs, 1452; organisateurs de compagnies, 5388; police fédérale, 1064; pêcheries de l'Atlantique au tribunal de La Haye, 283; succession du juge Dubuc, 2085; usage des canaux de New-York, 4367; voie d'accès au pont Victoria, 6216; voies fluviales, 3337.

DOCUMENTS.

Action judiciaire de la N. A. Trading Co.: observ., 1644; affaires en délibéré à la cour supérieure du Bas-Canada (disc.), 1897; affaire Walter Blythe (disc.), 2119 et suiv

RAPPORT.

Rapport annuel du ministre de la Justice: dépôt, 7.

BARKER, Samuel, *Hamilton-Est.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Ateliers à Moncton, 3096; bois créosoté, 3649; canal de Soulanges, 3278; études et tracé d'une voie à la baie d'Hudson, 3237; fleuve Saint-Laurent, section Kingston-Brockville, 4059; Intercolonial, crédit général, 3262 et suiv.; pont de Québec, 3247 et suiv.; quai à Richibouctou, 3637; traitement du personnel des Postes, 7037; Transcontinental: études et construction, 5538 et suiv.

DOCUMENT.

Action judiciaire de la N. A. Trading Co. (disc.), 1646.

BARKER, Samuel—*Suite.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Attitude du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5879; étrangers dans les couloirs de la Chambre, 7566; explication sur un fait personnel, 6971.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1183.
Eaux navigables: disc. gén., 5988; disc. des art., 7338 et suiv.
Enquêtes sur les coalitions de commerce: disc. des art., 7278.
Fonds de pension des employés de l'Intercolonial: disc. des art., 1212.
Gratifications aux volontaires: disc. des art., 8501.
Immigration: disc. des art., 6135; 6190.

D'initiative parlementaire:

Divorce d'Edna-Shibley De Mar: 1re lect., 8780; 2e lect., 8801; 3e lect., 9085.
Pari aux courses: disc. gén., 942, 6833.
Western Canada Power Company: disc. des articles, 3628 et suiv.

RAPPORTS.

Attitude du comité dans l'affaire Lumsden, 6380.
Journée de travail (disc.), 3075.
Renvoi du rapp. de l'auditeur gén. au comité des comptes publics (disc.), 641.
Sériation des déblais du Transcontinental, disc. d'un rapp. du comité d'enquête, 4310.

BARNARD, George-Henry, *Victoria (C.-A.).*

BUDGET.

Discussion générale, 1769.

Discussion des crédits:

Rivière Campbell, 4523; fleuve Columbia, 4524.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Journée de travail, disc. gén., 1330.
Loi des Indiens: disc. des art., 6256.
Service de la marine; disc. gén., 4423.

D'initiative parlementaire:

Ligne du fleuve Nelson: disc. des art., 5527.
Pari aux courses: disc. gén., 936.

QUESTIONS.

Armement des corps d'artillerie de place de la pièce de 12, 1900; armement de la place d'Esquimault, 1074; bâtiment de l'immigration à Victoria, 2307; batterie de Rod-Hill, 2419; canal de l'île Pender, 2561; chs de fer de la Colombie-Anglaise, 6261; concessions de terre aux volontaires de la campagne sud-africaine, 1681; édifice de l'immigration à Victoria, 1447; effectif des corps d'artillerie de place, 2263; faits concernant le 5e rég. d'artillerie de place, 2264; ingénieurs ordinaires des Travaux publics, 2420; journée de travail, 3081; navire *William-Joliffe*, 2307; William Cullum, 1616.

BEATTIE, Thomas, *London.*

INCIDENT.

Traitement des immigrants, 6968.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Primes aux volontaires: disc. gén., 6742.
Service de la marine: disc. gén., 5265.

D'initiative parlementaire:

Loi électorale: disc. des articles, 1367.
Pari aux courses: disc. gén., 930.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Minerai de zinc: discussion, 6119.

QUESTIONS.

Accise de Goderich, 4159; loi sur les banques, 3114.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3077.

BEAUPARLANT, Aimé-M., *Saint-Hyacinthe.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Actions en dommages contre l'Intercolonial, 3109.

INCIDENT.

Explication sur un fait personnel, 7445.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 3894.

D'initiative parlementaire:

Personnel administratif: dépôt, 5930.

BELAND, Henri-Séverin, *Beauce.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4346.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Prévention de la tuberculose, 1472.

QUESTION.

Inspecteurs des cargaisons, 676.

BICKERDIKE, Robert, *Montréal, div. Saint-Laurent.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrat d'assurance: disc. des art., 8886.
Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 799.
Immigration: disc. des art., 5861, 6186 et suiv.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6642 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Marchands de détail: disc. des art., 8460, 8845 et suiv.

BLACK, Judson-Burpee, *Hants.*

INCIDENT.

Impureté de l'eau sur l'Intercolonial, 1376.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1169, 1188.
Insectes nuisibles: disc. des art., 5968.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6644.

D'initiative parlementaire:

Ligne Dominion-Atlantic: 1re lect., 5927; 2e lect., 6175; 3e lect., 6522.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Affermage de l'Intercolonial: dépôt, 2427.
Prévention de la tuberculose: disc., 1473.

BLAIN, Richard, *Peel.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Bureau de poste-succursale à Québec, 878; canal de Lachine, 3276 commissaires des ch. de fer, 3302; dragage en Colombie-Anglaise, 6484 et suiv.; dragage dans Québec et Ontario, 6467; droits d'entrée sur les fruits, 7011; édifice public à Lachine, 704; édifice public à Roberval, 997; édifice public à Westmount, 1019; explication sur un fait personnel, 7448; Intercolonial, crédit gén., 3268; matériel de dragage, 4995 et suiv.; Mount-Forest, édifice public, 7905; observatoire d'Ottawa, 566; pont de Québec, 3243 et suiv.; traitement du personnel des Affaires indiennes, 436; traitement du personnel de l'Immigration, 8919; travail supplémentaire aux distilleries, 1408; quai à Saw-Pit (N.-E.), 1241.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Observ. sur un fait personnel à M. Miller, 4170; précaution contre la rage, 4792.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: disc. des art., 8319.
Insectes nuisibles: disc. des art., 5957 et suiv.
Numéraire: disc. des art., 6984 et suiv.
Personnel administratif: disc. des art., 7691 et suiv.
Service de la marine: disc. des art., 7826.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du Saint-Laurent: disc. des art., 5660 et suiv., 6694 et suiv.
Ch. de fer central de la Saskatchewan: disc. des art., 5018.
Divorce de James-Thornton Brownridge: 1re lect., 7172; 2e lect., 7642.
Institut Notre-Dame des Missions: disc. des art., 3315 et suiv.
Loi des ch. de fer (bill n° 3): disc. gén., 479.
Minotiers du Dominion: disc. des art., 4146 et suiv., 6094.

BLAIN, Richard—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Enquête sur les coalitions commerciales: disc., 7246.
Loi des graines de semence: disc. gén., 855.

QUESTIONS.

Cigarettes, fabrication et importation, 664; droit d'importation sur les linotypes, 6745; gardien du phare de la baie St-Laurent, 4559; navires de l'Etat, 3681; travaux au port d'Inverness, 4773.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 2559, 3047.

BEST, John, *Dufferin.*

Présentation à la Ch., 1828.

DOCUMENTS.

Commis. parlementaires, 5808.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrôle des graines de semence: disc. des articles, 2801 et suiv.
Service de la marine: disc. gén., 4645.

D'initiative parlementaire:

Marchands de détail: disc. des art., 9018.

QUESTIONS.

Commis parlementaires, 4774, 5278; vallée de la riv. de la Paix, 4561.

BLONDIN, Pierre-Edouard, *Champlain.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Edifice public à Roberval, 985; édifice public à Shawinigan, 1005.

INCIDENT.

Explication sur un fait personnel, 8526.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4710.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Enquête sur la sériation des déblais du Transcontinental, 2741.

QUESTIONS.

Avaries au canal Chambly, 2624; dragage du St-Maurice.

BORDEN, Hon. sir Frederick, *King (N.-E.)*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Appointements des fonctionnaires civils, 9003; bâtiments militaires, 1022, 1030; citadelle de Québec, 1021; entretien des propriétés milit., 9000; exercices annuels de la milice, 8992; travaux topographiques,

BORDEN, Hon. sir Frederick—*Suite.*

BUDGET—*Suite.*

Discussion des crédits—Suite.

9004; matériel militaire, 8984; monuments militaires, 9004; secours au 65e régiment, 8998; au 5e régiment, 8999; milice, service du génie, 8998.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Cadets du Collège milit. à Ottawa, 9014; chantiers marit. d'Halifax et d'Esquimault, 2069; concessions de terre aux volontaires du Sud-Africain, 9010; coût du navire *Rainbow*, 3953; question de règlement, 1689; revue de Petewawa, 5572.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Collège militaire: dépôt, 6111; disc. gén., 6439.

Ferme Baby: dépôt, 6114; disc. des art., 6273, 6339.

Pensions militaires: dépôt, 6439; disc. des art., 6536; adoption, 6540.

Service de la marine; disc. gén., 3482; disc. des art., 7831 et suiv.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Collège militaire: dépôt, 2777; disc., 6102.

Ferme Baby: disc., 6111.

Pensions militaires: dépôt, 2776; disc., 6349, 6438.

Vente de terrains militaires: dépôt, 2777.

QUESTIONS.

Accusations contre 2 off. d'intendance, 2414; allocations de campement, 1269; allocation d'inspection dans la milice, 1622; allocations de présence aux écoles d'instruction, 1076; appareils à fausse cible, 1879; armement et approvisionnement de la milice en temps de guerre, 890; armement des cadets, 277; armement des corps d'artillerie de place de la pièce de 12, 1901; armement de la place d'Esquimault, 1075; armement de l'artillerie de campagne, 1449; artilleurs de Kingston au cinématographe, 1259; assistance médicale aux familles d'officiers, 1687; batterie de Rod-Hill, 2419; Canadiens dans la troupe permanente, 5805; carabiniers de la Reine, 3888; casernes Stanley, 3115; cavalerie des Cantons de l'Est, 670; Chevalier (major), 670; chevaux de l'artillerie, frais de transport et de remonte, indemnité, 830; Collège militaire, quart. des domestiques, 6101; col. Scott, 9273; commis aux écritures militaires, 1453; conférence sur la défense impériale, frais, 828; concessions de terre aux volontaires de la campagne sud-africaine, 1681; concession à bail de terrains de la couronne, 274; contingents du Sud-africain, frais communs, 1271; défenses d'Esquimault et d'Halifax, 1067; dépenses d'entretien de la troupe permanente, 1069; dépenses secrètes effectuées par le départ. de la Milice, 1879; école d'instruction dans la troupe permanente, 1619; école militaire à St-Lambert, 2952; effectif de la milice, 1620; effectif des corps d'artillerie

BORDEN, Hon. sir Frederick—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

de place, 2264; emploi des aéroplanes dans la défense du pays, 1446; équipement de mobilisation, 1267; évacuation d'Esquimault par la garnison anglaise, 277; faits concernant le 5e rég. d'artillerie de place, 2265; fonds patriotique du Sud-Africain, 3115; fournitures de selles et harnais au départ. de la Milice, 18; fournitures de tentes au dépt. de la Milice, 1880; frais de représentation des off. de la troupe permanente, 1618; fusil Ross: fabrication et distribution, 138; type I, 1620; type II, 5806; au concours de Bisley, 4318; poids de l'arme, 9110; gratifications aux vétérans, 5869; habillement de la milice, 1075; hausses de fusil Sutherland, 1623; hautes payes dans la milice—rôle de la troupe permanente dans l'instruction de la milice active, 1688; intendance militaire, méfaits de charge imputés aux officiers de la cie d'intend. n° 5, 139; lieut.-colonel Scott, 8518; magasins militaires, 6101; sécurité de ceux d'Ottawa, 885; réparation des effets sauvés de l'incendie, 893; major et capitaine de la Ronde, 5807; médecin militaire du commandement de Québec, 1890; navigation aérienne, 468; parc d'artillerie, 406; pièces de 12 dans les rég. d'artillerie, 1685; pratique du tir à l'école milit. de Saint-Jean (P.Q.)—coût de la salle milit. de Brandon—quartiers des soldats mariés à Winnipeg—Indemnités de logement, 1687; propriété milit. à Saint-Jean, 3951; récompenses aux vétérans des incursions féniennes, 834; 18e régiment, 9274; règlement de la milice, 673; règlements relatifs à la solde et aux allocations dans la milice, 1456; règles suivies pour l'attribution de salles d'armes à la milice, 1686; salles d'exercice et salle d'armes, 1622; service de l'intendance à Québec, 2415; sommes payées au journal le "Whig", 1878; terrains militaires, 1270; dans le comté de Frontenac, 1448; topographie militaire, 1453; tribunaux d'enquête militaires, 287; troupe permanente, 1068, 3949; effectif, frais d'entretien, 278; création de nouveaux corps, 891.

RAPPORT.

Rapport annuel du dépt. de la Milice et de la Défense: dépôt, 826.

BORDEN, Robert-Laird, *Halifax.*

ADRESSE d'adieu au Gouv. gén., 9175.

BUDGET.

Discussion des crédits:

Cabano, 4101 et suiv.; Cap-à-l'Aigle, 4104; dragage dans Québec et Ontario, 6476; employés de la statistique des canaux, 3307; études et trace d'une voie à la baie d'Hudson, 3237 et suiv.; exercices annuels de la milice, 8996 et suiv.; Gaspé, 4121; Grand-Méchin, 4124; Kamouraska, 4471; pont de Québec, 3245 et suiv.; port de St-Jean, 6459; Ste-Croix, 4480 et suiv.; secours aux victimes de l'inondation en France, 3229; service de la marine, 8924 et suiv.; Transconti-

BORDEN, Robert-Laird—*Suite.*

BUDGET—*Suite.*

Discussion des crédits—Suite.
nental: études et construction, 5519, 5537; travaux études sur le Transcontinental, 3236.
Discours du trône, discussion, 32.

DOCUMENTS.

Action judiciaire de la N. A. Trading Co. (disc.), 1648; convention franco-canadienne, demande de documents, 112; études d'une ligne de ch. de fer dans l'Ile du Prince-Edouard, 3348; démission de l'ingénieur Lumsden, demande de documents, 111; Old-Proprietor (récif d'), naufrage de l'*Hestia* (disc.), 338; réduction du chien de mer, demande de documents, 112; traité des eaux limitrophes, demande de documents, 112.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Acte d'héroïsme du conducteur de train Reynolds, 3388; agrandissement des frontières du Manitoba, 8571; ajournement (procédure de l'), 130; attitude du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5888 et suiv.; Barr, décès de ce député, 208; ch. de fer du lac St-Jean, 7678; commission des pêcheries du Manitoba, 2173; convention commerciale avec l'Allemagne, 4050; coût du navire *Rainbow*, 3952; délibérations du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5483; démission de l'ingénieur Lumsden, 396, 1375; documents parlementaires, 549; enseignement professionnel, 2809; exercices de tir dans le port d'Halifax, 4978; fourniture du charbon aux gardiens de phares, 9014; frais de construction du Transcontinental, 8747; franchise postale, 8224; lieut.-gouverneur de la Colombie-Anglaise, 557; magistrature en Colombie-Anglaise, 8; mise en discussion du projet relatif au pari aux courses, 6754; négociations avec les E.-U. relatives au tarif douanier, 6441; nominations dans la magistrature, 655; projet relatif à la défense navale, 547; quai à Richibouctou, 8141; représentation de Québec et d'Ottawa, 1388; séances du matin, 6440; service des trains de l'Intercolonial, 360; stations navales d'Halifax et d'Esquimault, 1903; surtaxe sur les importations allemandes, 3891, 4976; tarif américain, 5570; terres des Indiens en Alberta, 122; véto à une loi d'Ontario, 7677, 8049.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:
Acquisition de lignes de raccordement: disc. gén., 1168, 2335.
Chs de fer de l'Etat: disc. des art., 9208.
Chutes d'eau en Colombie-Anglaise: disc. des art., 9157.
Coalitions commerciales: disc. des art., 8302; observ. sur la 3e lect., 8401.
Convention suppl. franco-canadienne, disc. gén., 756.
Eaux navigables: disc. gen., 6554; disc. des art., 6056 et suiv.
Fonds de prévoyance des employés de l'Intercolonial: disc. des art., 1204 et suiv.
Immigration: disc. gén., 5830.
Irrigation: disc. des art., 6548.

BORDEN, Robert-Laird—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative gouvernementale—Suite.
Journée de travail: disc. gén., 1331.
Service de la marine: observ. sur le dépôt, 1835; disc. gén., 3144; disc. des art., 7793 et suiv.; observ. sur la 3e lect., 7925 et suiv.
Subventions aux chs de fer: disc. des art., 8906.

D'initiative parlementaire:
Cie d'ass. des manufacturiers du centre du Canada: 2e délibér., 9090.
Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5672 et suiv., 6596, 7087 et suiv.
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5107, 5583.
Loi des grains relative au Manitoba, 547.
Pari aux courses: disc. des art., 6922.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:
Convention supplémentaire franco-canadienne, 196.
Encouragement des bassins de radoub: disc., 9122.
Enquête sur la sériation des déblais du Transcontinental, 2743.
Modification du tarif douanier: disc., 9177.
Nomination d'un comité chargé d'examiner le règlement, 1523.
Parc des montagnes Rocheuses: disc., 6542.
Ville d'Ottawa: disc., 9157.

D'initiative parlementaire:
Eaux frontières: impressions de doc., 7570.
Enseignement technique, 1136.
Modification du règlement en ce qui concerne les questions, 1626.
Représentation proportionnelle, 144.

QUESTIONS.

Démission de M. Lumsden, 655; percepteur des douanes à Mahone, 6864; troupe permanente, 3949.

RAPPORTS.

Commission du Transcontinental (disc.), 99.
Journée de travail (disc.), 3063.
Nomination d'un traducteur des débats (disc.), 3225.
Pêche au homard (disc.), 8647.
Règlement de la Ch. des communes: disc., 8788 et suiv.

BOYCE, Arthur-Cyril, *Algoma-Ouest.*

BUDGET.

Discussion générale, 2209, 2217.

Discussion des crédit:
Quai de Kensington, 3665.

DOCUMENTS.

Goby (Mme), 177; Port-Arthur, bassin de radoub et cale de construction, 177; Sault-Ste-Marie, bassins de radoub et cale de construction, 176; trafic du canal de Sault-Ste-Marie, 4563.

BOYCE, Arthur-Cyril—*Suite.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Bassin de radoub de Port-Arthur, 5281; bassin de radoub de Sault-Ste-Marie, 4054, 4172; cadeaux aux ministres de la couronne, 9221; inondations de la Trent, 5508 et suiv.; libération de deux détenus, 7447, 8762; négociations avec les Etats-Unis relatives au tarif douanier, 6748; primes à l'industrie du fer, 4319; traité Rush-Bagot, 6081, 7915.

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du Saint-Laurent: disc. des art., 5790.
Cie de transmission Ottawa-Montréal: disc. des art., 9030 et suiv.
Divorce de dame Jessie-Maude-Mary Maxwell, 1re lect., 4049; 2e lect., 4157; 3e lect., 4557; divorce de dame Ada-Ann Reid: disc. gén., 5803.
International Waterways, Canals and Construction Co.: disc. gén., 2825, 3329.
Ligne d'embranchement de Guelph: disc. des art., 8465, 9062.
Ligne de la rivière à la Pluie: disc. des art., 6084 et suiv.
Marchands de détail: disc. des art., 9024.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Encouragement de bassins de radoub: disc., 9127.
Magistrature de Québec et de Manitoba: disc., 7357.

QUESTIONS.

Accidents aux écluses de Sault-Sainte-Marie, 884; bassin de radoub de Port-Arthur, 107; bassin de radoub de Sault Sainte-Marie, 107; concession de terres dans les réserves indiennes, 668; coût des listes électorales, 662; dock de Michipicoten, 827; dock de Sea-Gull, 108; expéditions de pulpe de bois et de bois à pulpe du Sault-Sainte-Marie, 883; ligne de Bruce-Mines, 3949; W. L. McQuarrie, 4318; navires de guerre, 4157; poste rurale dans Algoma, 1077; quai de Kensington, 1883, 2079, 3950; tracé d'une route dans la réserve indienne de Mississaga, 669.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3082.

BOYER, Gustave, *Vaudreuil.*

DOCUMENTS.

Angus Sauvé, 2140.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4750.

D'initiative parlementaire:

Caisses d'épargne: dépôt, 1522.
Marine marchande: dépôt, 1522.

BOYER, Gustave—*Suite.*

QUESTIONS.

Pêcheries de la prov. de Québec, 7313; recensement décennal, 1449; *Weekly Report*, 3679.

BRADBURY, George-Henry, *Selkirk.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Aylmer, 4086; Cap-à-l'Aigle, 4107; lac Winnipeg, 4508 et suiv.; 4513 et suiv.; observatoire d'Ottawa, 575; rapide de St-André, 6466; rivière Rouge, 4513 et suiv.; stations agronomiques, 7738; traitement du personnel du service des pêcheries, 8964 et suiv.; traitement du personnel des Affaires indiennes, 364, 388; travaux divers dans les Prov. maritimes, 627.

DOCUMENTS.

Etat des frais causés par la cession de la réserve St-Pierre, 1079; Indiens de la réserve St-Pierre, 677; instruction à l'agent Lewis relatives aux terres de la réserve St-Pierre, 1459; mission de MM. Williams et Swinford à la réserve St-Pierre, 3692; réclamation Tracy, 2085.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Commission des pêcheries, 2071, 2814, 2832; demande de documents, 2780; droit d'entrée sur les fruits, 7008; explication sur un fait personnel, 7915; industrie de la pierre, 7718; passe migratoire à la riv. White-Mouth, 8961; pêcheries du lac du Bonnet, 7085; pêcheries du Manitoba, 4556, 6221; règlementation des pêcheries, 3583; réserve St-Pierre; réclamation Raynor, 2072; rétrocession de la réserve St-Pierre, 7386.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: observ. sur la 3e lect., 8397.
Immigration: disc. des art., 5860 et suiv.
Loi des pêcheries: disc. des art., 8445 et suiv., 8468 et suiv.
Personnel administratif: disc. des art., 7699.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6643.

D'initiative parlementaire:

Ligne du fl. Nelson: disc. des articles, 5103, 5526, 5572.

QUESTIONS.

Concession de terre à Jean Riel, 7309; dragage de la riv. Rouge, 8652, 8674; établissements de pisciculture au Manitoba, 403; à la riv. Bur et à l'île au Serpent, 666; fusionnement de fabriques de ciment, 109; Indiens, bourgade de St-Pierre, 133; inspecteur P. Gunn, 3951; ligne de Teulon, 2083; Norris, T. C., 899; quai de Winnipeg-Beach, 7675; réserve indienne de St-Pierre, 2423, 7444.

BRISTOL, Edmund, *Toronto-Centre.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Pavage du terrain du parlement, 8586.

BRISTOL, Edmund—*Suite.*

INTERPELLATION.

Attitude du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5909.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Enquêtes sur les coalitions commerciales: disc. des art., 7277 et suiv.
Service de la marine: observ. sur la 3e lect., 7965.

D'initiative parlementaire:

Loi électorale: disc des articles, 1352.

BRODER, Andrew, *Dundas.*

INTERPELLATION.

Usage réciproque des canaux, 5494.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Immigration: disc. gén., 5818.
Service de la marine: disc. gén., 4042.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6659.

D'initiative parlementaire:

Cie du bassin et de la traverse de Morrisburg, 1re lect., 6077; 2e lect., 6175; 3e lect., 7168.
Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5638, 6618.

QUESTION.

Analyse des marmelades, 4162.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3074.

BRODEUR, Hon. Louis-Philippe, *Rouville.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Traitement du personnel de la Marine et des Pêcheries, 261; dépenses casuelles, 262.

DOCUMENTS.

Old-Proprietor (récif d'); naufrage de l'*Hestia* (disc.), 315; conférence impériale (disc.), 214.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Naufrage du bac transbordeur *Bessemer* n° 2 dans le lac Erié, 1692, 1780; représentation de Québec et d'Ottawa, 1398.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Transports par eau: dépôt, 269; disc. générale, 1372; 2e lect., 1375.

D'initiative parlementaire:

Marine marchande: disc. gén., 539.

QUESTIONS.

Bouées au rocher d'Old-Proprietor, 110, 133; chenal du St-Laurent, 889; commission des pêcheries, 289, 1265; congélateurs de boitte,

BRODEUR, Hon. Louis-Philippe—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

permis d'exploitation, 270; construction des navires de l'Etat, 1059; William Cullum, 1616; défense impériale, frais de la conférence, 673; établissements de pisciculture au Manitoba, 403; à la riv. Bur et à l'île au Serpent, 666; expédition de l'"Arctic", 1071; homarderies, permis d'exploitation, 270; matériel de sauvetage, 466; nolisement du navire "Leebro", 832; quais, concession à bail, 271; recettes des pêcheries en Saskatchewan et Alberta, 1078; salaires des gardiens de phares, 1680; société de pêcheurs pour l'emmagasinage de la boitte, 1072; station navale d'Esquimault, 666; station de sauvetage à la baie de Fundy, 110; statistique de la navigation, 466; St-Charles (riv.), lots de rive, 132, 453; taxe de tonnage sur les bâtiments de commerce des Grands lacs, 1617; vapeur "Christine", 1268.

RAPPORTS.

Rapport sur la conférence relative à la défense de l'empire: dépôt, 1370.
Rapport annuel de l'inspecteur des bateaux à vapeur: dépôt, 8.
Rapport annuel du ministre de la Marine et des Pêcheries: dépôt, 8.
Rapport annuel sur la navigation: dépôt, 20.
Service de la géodésie: dépôt, 541.

BUREAU, Hon. Jacques, *Trois-Rivières-et-Saint-Maurice.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Quai à Doucet's-Landing, 4114; édifice public à Shawinigan, 1002; traitement d'un magistrat stipendiaire, 9234.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Franchise postale, 8212.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Transports par eau: disc. des art., 8411 et suiv.

BURRELL, Martin, *Yale-Caribou.*

BUDGET GÉNÉRAL.

Discussion des crédits:

Ligne téléphonique Kamloops-Okanagan, 6500; observatoire d'Ottawa, 446; Ottawa, canal Rideau, 6496; rivière Spallumcheen, 4982; subvention aux entreprises de sauvetage, 8946; traitement du personnel des postes, 7045.

BUDGET DE L'AGRICULTURE.

Discussion générale, 7626.

DOCUMENTS.

Arpentage d'une réserve, 4564.

BURRELL, Martin—*Suite.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Droits d'entrée sur les fruits, 7009; expulsion d'un citoyen canadien d'Allemagne, 1526; hymne national à la Chambre, 3387; lieut.-gouverneur de la Colombie-Anglaise, 555; magistrature en Colombie-Anglaise, 16.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Chutes d'eau en Colombie-Angl.: disc. des art., 8865, 9159.
Immigration: disc. des art., 6178.
Insectes nuisibles: disc. des art., 5940 et suiv.
Loi des postes: disc. des art., 7717.
Service de la marine: disc. gén., 3427; disc. des art., 7865.

D'initiative parlementaire:

Cie de navig. et du ch. de fer Vancouver à l'est de Victoria: 1re lect., 1982; 2e lect., 2217; disc. des art., 5112; adoption, 5113.
Ligne de Kamloops au passage de la Tête-Jaune: dépôt, 399; 2e lect., 585; 3e lect., 1408.
Ligne de la rivière Kettle: 1re lect., 1436; 2e lect., 1825; 3e lect., 2353.
Ligne et houillères de Nicola-Kamloops-Similkameen: dépôt, 399; 2e lect., 585; 3e lect., 1408.
Loi électorale: disc. des art., 1357.
Pari aux courses: disc. des art., 6942.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Insectes nuisibles: disc., 219.

D'initiative parlementaire:

Favoritisme politique: disc., 2621.

QUESTIONS.

Arpentage de la réserve Chou-chou-way-ha, 5805; capitation sur les Chinois, 8272; dépôts aux banques, 5279; service du courrier entre Quesnel et Fort-George, 7314; R. J. Watson, 2626.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3070.

CAMPBELL, Glen, *Dauphin.*

BUDGET.

Discussion générale, 2383.

Discussion des crédits:

Archives, 7672; canal de la Trent (dern. épr.), 5911; chenal maritime du Saint-Laurent, 8948; établissements de pisciculture, 8967; lac Winnipeg, 4518; secours aux victimes de l'inondation en France, 3229; traitement du personnel des Pêcheries, 8963.

DOCUMENTS.

Action judiciaire de la N. A. Trading Co., 1653 et suiv., 1663; érection d'élévateurs à grains par l'Etat, 1079; établissements de pisciculture de l'île du Serpent, 290; état des membres siégeant de la Chambre

CAMPBELL, Glen—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

des communes, 1635; pêche dans le lac du Bonnet, 290.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Commission des pêcheries, 1375, 2070; commission des pêcheries du Manitoba, 2270; double mandat, 7173; explication sur un fait personnel, 1440; exportation de chevaux, 4451; franchise postale, 8222; pêcheries de l'Ouest, 1902; poste de Dauphin, 3311; réserve forestière de la riv. Oka, 9012; transport de chevaux, 5082.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: disc. des art., 7289.
Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 785
Immigration: disc. gén., 5810; disc. des art., 5840 et suiv.
Primes aux volontaires: disc. gén., 6784; disc. des art., 8481 et suiv.
Service de la marine: disc. gén., 5462.

D'initiative parlementaire:

Chambre des communes: 1re lect., 1162.
Divorce de George-Robert Buttonshaw, 1re lect., 2860; 2e lect., 2996; 3e lect., 3678.
Pari aux courses, disc. gén., 918.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Modification du règlement en ce qui concerne les questions: disc., 1630.

QUESTIONS.

Commission des pêcheries, 288; concessions de terrains, 5278; concessions de terre au Manitoba, en 1908-1909, 1884; concessions de terre et de mine, 5869.
Coût de la section des prairies du Transcontinental, 1884.

CARRIER, Louis-Auguste, *Lévis.*

QUESTION.

Service des dépêches de Québec à Lévis, 6744.

CARVELL, Frank-Broadstreet, *Carleton (N.-B.).*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Service à vapeur avec Cuba, 6014 et suiv.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Arrestation opérée en territoire canadien par la police américaine; quai de Richibouctou, 8049.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Immigration: disc. des art., 6204.

D'initiative parlementaire:

Accidents d'automobiles: disc. gén., 9164.
Cie des machines à papier perfectionnées: disc. des art., 3313.

CARVELL, Frank-Broadstreet—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire—Suite.

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5627 et suiv.
Institut Notre-Dame des Missions, disc. des art., 3319.
Ligne de Bouctouche: 1re lect., 8049; 2e lect., ——; 3e lect., 9085.
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5575.
Loi de l'intérêt: disc. gén., 535.
Pari aux courses: disc. gén., 946; disc. des art., 6904 et suiv.
Restigouche Boom Co.: disc. gén., 5113; disc. des art., 6514 et suiv.
Usage non autorisé d'automobile: disc. gén., 9166.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Enquête sur la sériation des déblais du Transcontinental: disc., 2663.

D'initiative parlementaire:

Affermage de l'Intercolonial: disc., 2453.

RAPPORT.

Renvoi du rapp. de l'auditeur gén. au comité des comptes publics, (disc.), 639.

CASH, Edward-L., *Mackenzie.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Ligne Manitoba and Northwestern, 1re lect., 1259; 2e lect., 1571; 3e lect., 2818.
Ligne Edmonton-lac-des-Esclaves: dépôt, 541; 2e lect., 785; 3e lect., 1408.
Réseau du Nord-Canadien, 1re lect., 1259; 2e lect., 1571.

CHISHOLM, Thomas, *Huron-Est.*

BUDGET.

Discussion générale, 1962.
Discussion des crédits:
Stations agronomiques, 6042, 7742.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrôle des graines de semence: disc. des art., 2807.
Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 767.
Immigration: disc. des art., 6163, 6186.
Loi des poste: disc. des art., 7715.
Service de la marine, disc. gén., 3908.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6656.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Convention supplémentaire franco-canadienne, 203.

QUESTIONS.

Emploi des aéroplanes dans la défense du pays, 1446; navigations aérienne, 468.

CHISHOLM, William, *Inverness.*

DOCUMENTS.

Moyens de communication de l'île du Prince-Edouard (disc.), 3382.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Loi des pêcheries: disc., 6235.

CLARE, George, *Waterloo-Est.*

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 5196.

CLARK, Michael, *Red-Deer.*

Ajournement de Pâques: observ., 6001.

BUDGET.

Discussion générale, 1985.

INCIDENT.

Traitement des immigrants, 6970.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 3453.

D'initiative parlementaire:

Marchands de détail: disc. des art., 8848.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernemntale:

Enquêtes sur les coalitions de commerce: disc., 7223.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3072.

CLARKE, Alfred-Henry. *Essex-Sud.*

INCIDENT.

Sable de la riv. Ste-Claire, 6143.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrôle des graines de semence, disc. des articles, 2797.
Loi des pêcheries: disc. des art., 8470.
Transports par eau: disc. des art., 8413.

D'initiative parlementaire:

Ch. de fer Grand-Tronc: 1re lect., 5386; 2e lect., 5803; 3e lect., 6483.
Ch. de fer terminal d'Essex: 1re lect., 7173; 2e lect., 7642; 3e lect., 9085.
Divorce de Clifford-Buell Lillie: 1re lect. 8780; 2e lect., 8801; 3e lect., 9085.
Ligne d'embranchement de Guelph: 1re lect., 8382, 9060 et suiv.; adoption, 9085.
Ligne Erié-London-Tilsonburg. 1re lect., 3482; 2e lect., 3633; 3e lect., 6039.
Minotiers du Dominion: disc. des art., 4141 et suiv., 6092.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Primes au pétrole: disc., 7381.

CLARKE, Alfred-Henry—*Suite.*

RAPPORTS.

Attitude du comité dans l'affaire Lumsden: (disc.), 6375.
Sériation des déblais du Transcontinental, (disc.), 4216, 4310.

CONGDON, Frederick-Tennyson, *territoire du Yukon.*

BUDGET.

Discussion générale, 2009.

INTERPELLATION.

Franchise postale, 8230.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1183; disc. des art., 1194.
Chutes d'eau en Colombie-Anglaise: disc. des art., 8866, 9144.
Service de la marine: disc. gén., 3933, 3961; disc. des art., 7808.

D'initiative parlementaire:

Divorce d'Archibald Laurie: 1re lect., 2 mars; 2e lect., 5019; 3e lect., 6039.
Pari aux courses: disc. des art., 6946.

CONMEE, James, *Baie-du-Tonnerre et Rivière-de-la-Pluie.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Administration du fonds de terres des Indiens, 8242; port de Sibley, 3671.

INCIDENT.

Explication sur un fait personnel, 2628.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: disc. des art., 7285.
Eaux navigables: disc. des art., 7338.
Loi des pêcheries: disc. des art., 8474.
Primes à la fabrication du fer: disc. des art., 9204.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission Ottawa-Montréal: disc. des art., 9030 et suiv.
Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5667 et suiv.
Institut Notre-Dame des Missions, disc. des art., 3317.
International Waterways, Canals and Construction Co., 1re lect., 2459; disc. gén., 2819, 3328.
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5589.
Ligne de la riv. la Pluie, 1re lect., 2304; 2e lect., 2408; disc. des art., 6085 et suiv.
Loi électorale: dépôt, 2304.
Pari aux courses: disc. des art., 7651.
Western Canada Power Co., disc. des art., 3629 et suiv.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Loi des pêcheries: disc., 6247.

COWAN, George-Henry, *Vancouver.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Application des lois contre les fraudes à l'accise, 1421; fleuve Columbia, 4528 et suiv.; rivière Richelieu, 4461; traitement du personnel des Aff. indiennes en Colombie-Angl., 8260; Queen-Charlotte-City, 4980.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Gratifications aux volontaires: observ. sur le dépôt, 5277.
Journée de travail: disc. gén., 1327; service de la marine; disc. gén., 4190.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5693 et suiv.
Pari aux courses: disc. gén., 929; disc. des art., 7651.
Ponts et tunnel de Burrard-Inlet, 1re lect., 2459; 2e lect., 2818; 3e lect., 4557.

QUESTION.

Nolisement du navire "Leebro", 832.

CROCKET, Oswald-Smith, *York (N.-B.).*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Améliorations sur l'Intercolonial, 3111; bureau de poste-succursale à Québec, 876; Bouctouche, 2847; Campbellton, 2853; Cape-Bald, 2854; dragage dans les Provinces maritimes, 5048; Hillsborough, 618; Loggieville, 3045; Pink-Rock, 3589; Port-Dalhousie, 2857; Port-Maitland (N.-E.), brise-lames, 1231; pont de Québec, 3240 et suiv.; Richibouctou, 3633, 3639; Roberval. 989; fleuve Saint-Jean, 3643; fleuve Saint-Laurent, section Kingston-Brockville, 4061 et suiv.; traitement du personnel de la Justice, 265; West-Dublin (baie de), curage des abords du quai, 1246.

DOCUMENTS.

Old-Proprietor (récif d'), naufrage de l'"Hestia", (disc.), 333; Transcontinental sous-traitants de la section du Nouveau-Brunswick, 678; travaux hydrographiques dans le fleuve Saint-Jean, 9010; Saint-Jean (fleuve) études hydrographiques, 158.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Chemin de fer de la vallée du fleuve Saint-Jean, 125; demande de documents, 2627; explication sur un fait personnel, 3672; observ. sur un fait personnel à M. Pugsley, 3954; quai de Richibouctou, 7990; retards du courrier de Montréal pour les Provinces maritimes, 9011.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. des art., 1195.
Service de la marine: disc. gén., 5145.

CROCKET, Oswald-Smith—*Suite.*

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Convention supplémentaire franco-canadienne: disc., 194.

D'initiative parlementaire:

Représentation des Provinces maritimes, 2913.

QUESTIONS.

Adjudications à l'Eastern Dredging Co'y, 2868; adjudications à la maison Loggie, 5932; dragage au Nouveau-Brunswick, 6864; dragage de la rivière Gaspereaux, 2625; île Douglas, 3343; Maritime Dredging Co'y, 3090: payements à MM. A. & R. Loggie, 2625; Transcontinental, section du Nouveau-Brunswick, 402.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3076.

CROSBY, Adam, *Halifax.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Ateliers à Moncton, 3101; Burks'-Head, brise-lames, 1034; canal de Lachine, 3276; Eastern-Passage, 1045; essayerie de Vancouver, 8178; expositions des pêcheries, 8971; Intercolonial, 3263 et suiv.; levés hydrographiques des riv. Richelieu et Yamaska, 6036; matériel militaire, 8988; Pictou (île de), travaux divers, 1055; Port-Malcolm (N.-E.), quai, 1237; primes aux agents des douanes, 8979; réfrigération de la boitte, 8972; remplacement de l'*Argus* et du *Challenger* (suppl.), 8164; service ambulant des postes, 6074; service à vapeur avec Cuba, 6005; traitement des agents de l'Immigration, 8619.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Enseignement professionnel, 3388; étrangers dans les couloirs de la Ch., 7565; paquebots de la Cie Allan, 3226, 3389.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: disc. des art., 8298 et suiv.
Commission des ressources naturelles: disc. des art., 6720.
Insectes nuisibles: disc. des art., 5961 et suiv.
Immigration: disc. des art., 5846 et suiv., 6125.
Journée de travail: disc. gén., 1319.
Port de St-Jean: disc. des art., 8537.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6662.

D'initiative parlementaire:

Loi électorale: disc. des art., 1362.
Pari aux courses: disc. des art., 6918.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Encouragement des bassins de radoub: disc., 9123.

CROSBY, Adam—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

D'initiative gouvernementale—Suite.

Enseignement technique, 1118.
Personnel administratif: disc., 7328 et suiv.
Ville d'Ottawa: disc., 9132.

QUESTIONS.

Bateau-quarantaine à Halifax, 2563, 3478; bâtiment de la douane à Halifax, 3882; douane d'Halifax, 3882; hôtel des postes d'Halifax, 3680; juge Britton, 7170; maître de port à Halifax, 2564; quai de Port-Dufferin, 4319.

RAPPORTS.

Journée de travail (disc.), 3056.
Pêche au homard (disc.), 8650.

CROTHERS, Thomas-Wilson, *Elgin-Ouest.*

BUDGET.

Disc. générale, 1999.

Discussion des crédits:

Traitement du personnel des Affaires indiennes, 385.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Adjudications à M. Allard, 2779; attitude du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5883; explication sur un fait personnel, 7679; observations sur un fait personnel à l'hon. M. King, 4975; représentation de Québec et d'Otawa, 1402; rétrocession de la réserve Saint-Pierre, 7515.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrôle des graines de semence: disc. des art., 2787.
Service de la marine: disc. gén., 4831.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Enquête sur la sériation des déblais du Tanscontinental: disc., 2730.

QUESTION.

Adjudications à M. Allard,, 2626.

RAPPORT.

Attitude du comité dans l'affaire Lumsden. 6399.

CURRIE, John-Allister, *Simcoe-Nord.*

BUDGET.

Discussion générale, 1797.

Discussion des crédits:

Bâtiments militaires, 1024; canal du Sault-Ste-Marie, 3299; canal de la Trent, 3300; commissaires des chs. de fer, 3305; employés de la statistique des canaux, 3306; exercices annuels de la milice, 8995; hôtel de la Monnaie, construction d'une affinerie, 589; matériel militaire, 8989; monuments militaires, 9005; Port-Arthur et Fort-William, 6052 et suiv.; service de

CURRIE, John-Allister—*Suite.*

BUDGET—*Suite.*

Discussion des crédits—Suite.

la marine, 8926 et suiv.; service à vapeur avec Cuba, 6010; supplément aux surveillants de l'accise, 1412; surveillance des pêcheries, 8936.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Classement des fonctionnaires de la Chambre, 7449, 7915; conditions faites aux employés de ch. de fer, 9016; droits d'entrée sur les fruits, 7010; fusil Ross, 4787; précaution contre la rage, 4793; règlement de la Chambre des communes,

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Chemins de fer de l'Etat: disc. des art., 9208.
Chûtes d'eau en Colombie-Anglaise: disc. des art., 8881, 9147.
Coalitions commerciales: disc. des art., 7284, 8305 et suiv.
Contrat d'assurance: disc. des art., 8350 et suiv., 8897.
Eaux navigables: disc. des art., 6559 et suiv.
Encouragement à l'industrie du zinc: disc. des art., 6268.
Gratifications aux volontaires: observ. sur le dépôt; 5275; disc. des art., 8499.
Loi des pêcheries: disc. des art., 8476.
Immigration: disc. des art., 6173.
Inspection du gaz: disc. des art., 5993.
Insectes nuisibles: disc. des art., 5951.
Loi des chs de fer (n° 145): disc. des art., 8829.
Loi des postes: disc. des art., 7705.
Numéraire: disc. des art., 6998.
Primes à la fabrication du fer: disc. des art., 9203.
Service de la marine: disc. gén., 5321; disc. des art., 7805 et suiv.
Subventions aux chs de fer: disc. des art., 8905.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6634 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 7103.
Loi des grains relative au Manitoba: dépôt, 1785.
Loi de l'inspection et de la vente: dépôt, 542.
Ligne d'embranchement de Guelph: disc. des art., 9071.
Ligne Hamilton-Waterloo-Guelph: disc. des art., 7121.
Ligne Toronto and Eastern: disc. des art., 7137 et suiv.
Chemins de fer: dépôt, 5931.
Pari aux courses: disc. des art., 7650.
Pureté des aliments: dépôt, 2945.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: disc., 7251.
Encouragement des bassins de radoub: disc., 9124.
Loi des pêcheries: disc., 6244.
Magistrature de Québec et de Manitoba: disc., 7360.
Primes au pétrole: disc., 7365.
Tarif douanier: discussion, 6317.

CURRIE, John-Allister—*Suite.*

QUESTIONS.

Armement de l'artillerie de campagne, 1449; ateliers du Transcontinental à St-Boniface, 9272; chantiers maritimes sur les Grands lacs, 892; construction des navires de l'Etat, 1059; code de circulation des trains, 9271; hydrophobie, 3087; taxe de tonnage sur les bâtiments de commerce des Grands lacs, 1617; vaisseaux de guerre sur les Grands lacs, 1444; voyage de lord Kitchener, 7914.

RAPPORTS.

Journée de travail (disc.), 3067.
Règlement de la Ch. des communes: disc., 8790.

CURRIE, Morley, *Prince-Edouard.*

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: disc., 7269.
Enseignement technique: disc., 1139.

QUESTIONS.

Champs de tir de Barriefield, 4161; réserve de Fort-Henry, 4161.

DANIEL, John-Waterhouse, *Saint-Jean-ville.*

BUDGET GÉNÉRAL.

Discussion des crédits:

Bâtiment de la quarantaine à Saint-Jean, réfections et réparations, 626; Cap-Tourmentin, 2855; dépenses casuelles du Revenu intérieur, 243; entretien des vapeurs et bateaux brise-glace, 8941; expositions d'intérêt fédéral, 7779; fleuve Saint-Laurent, section Kingston-Brockville, 4057; matériel de dragage, 5000; phares et balises en Colombie-Anglaise, 8952; port de Saint-Jean, 6447; Saint-Jean (N.-B.), 3646; salle d'exercice à Saint-Jean (N.-B.), 625.

DOCUMENTS.

Old-Proprietor (récif d'), naufrage de l'"Hestia", (disc.), 304, 342.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Accident au vapeur *Lansdown*, 8960; Intercolonial (l') et la loi Scott, 1276.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1192.
Port de St-Jean: disc. des art., 8531 et suiv.
Service de la marine: disc. gén., 4618; disc. des art., 7834.
Transports par eau: disc. des art., 8427.

D'initiative parlementaire:

Institut Notre-Dame des Missions: disc. des art., 3317 et suiv.
Marchands de détail: disc. des art., 8853.

DANIEL, John-Waterhouse—*Suite.*

QUESTIONS.

Baie Courtenay, 3333; bateau de sauvetage à Seal-Cove, 2265; bouées du rocher d'Old-Proprietor, 110; circulation gratuite des fonctionnaires sur le réseau de l'Etat, 2867; concessions de terre aux anciens soldats, 469; courrier de Milledgeville (N.-B.), 4778; Imperial Export Co'y, 1160; stations de sauvetage à la baie de Fundy, 109; steamer *Hudson*, 4778.

DELISLE, Michel-Siméon, *Portneuf.*

QUESTION.

Association des pilotes, 7912.

DEMERS, Marie-Joseph, *Saint-Jean-et-Iberville.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4649.

D'initiative parlementaire:

Loi des banques: dépôt, 973.

DEVLIN, Emmanuel, *Wright.*

DOCUMENTS.

Canal de la baie Georgienne (disc.), 3738.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Journée de travail: disc. gén., 1329.
Convention suppl. franco-canadienne: disc.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du Saint-Laurent: disc. des art., 5768.
Ligne de la Gatineau à l'Ungava: 1re lect., 6261; 2e lect., 7168.
Ligne d'Ottawa-Rideau-Brockville: 1re lect., 6212; 2e lect., 6483; 3e lect., 7168.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3074.

DOHERTY, Charles-Joseph, *Montréal, division Sainte-Anne.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Biens en déshérence: disc. des art., 8807.
Chutes d'eau en Colombie-Angl.: disc. des art., 8874.
Coalitions commerciales: disc. des art., 7304.
Contrat d'assurance: disc. des art., 8885.
Primes aux volontaires: disc. gén., 6739; disc. des art., 8495, 8509, 8819.
Service de la marine: disc. gén., 4363; demande de renvoi, 7321; disc. des art., 7810.
Transports par eau: disc. des art., 8416 et suiv.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6649.

DOHERTY, Charles-Joseph—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire:

Fonds de pension de la banque des Marchands, 1re lect., 3308; 2e lect., 3436; 3e lect., 3678.
Loi électorale, disc. des art., 1347.
Trust and Loan Co., 1re lect., 1982; 2e lect., 2383; 3e lect., 5802.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Magistrature de Québec et de Manitoba: disc., 7356.
Personnel administratif: disc., 7326.

DONNELLY, James, *Bruce-Sud.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne, disc. gén., 773.
Service de la marine: disc. gén., 4881.

D'initiative parlementaire:

Ligne de Walkerton à Lucknow: dépôt, 399; 2e lect., 586; 3e lect., 1408.

DOUGLASS, James, *Strathcona.*

Présentation à la Chambre.

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Ligne de Calgary à Edmonton, 1re lect., 1828; 2e lect., 2026; 3e lect., 3261.
Ligne Edmonton-Dunvegan-Colombie-Anglaise, 1re lect., 1616; 2e lect., 1825; 3e lect., 2504.

DUBEAU, Joseph-Adélard, *Joliette.*

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4873.

ECREMENT, Arthur, *Berthier*

DISCOURS du Trône: disc., 21.

EDWARDS, John-Wesley, *Frontenac.*

BUDGET.

Discussion générale, 2350.

Discussion des crédits:

Application de la loi sur le contrôle des graines de semence, 7781; barrages du lac Nipissing (indemnités), 6508; Bing-Inlet, 3657; bureau de poste à Maisonneuve, 710; canal de la Trent, 3292; canal Welland, 9258; Collège militaire de Kingston, 7900; ligne téléphonique Kamloops-Okanagan, 6500; police sanitaire des animaux, 8157 et suiv.; Port-Arthur et Fort-William, 6057; Port-Hood (N.-E.), passe Nord, 1227; poste de Fergus, 7563; secours aux victimes de l'inondation en France, 3231; service à vapeur avec Cuba, 6014; traitement du personnel des postes, 7017.

EDWARDS, John-Wesley—*Suite.*

DOCUMENTS.

Paiements faits au journal le *Whig*, 3682; projet de tunnel à l'île du Prince-Edouard (disc.), 299 ; salles militaires, 1635; sommes payées par l'Etat à l'entrepreneur Sullivan et Langdon, 2269 ; aux entrepreneurs Elliott et Carson, 2269.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Distribution d'alevins, 3227; explication sur un fait personnel, 4794; franchise postale, 8206.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne : disc. gén., 795.
Journée de travail: disc. gén., 1285.
Immigration: disc. des art., 6154, 6205.
Service de la marine: disc. gén., 4301, 4319.

D'initiative parlementaire:

Divorce de John Green: 1re lect., 7172; 2e lect., 7642.
Marine marchande: dépôt, 1439; disc. gén., 2278; 2e lect., 2282.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Collège militaire: discussion, 6108.

QUESTIONS.

Artilleurs de Kingston au cinématographe, 259; capitaine Noonan, 1458; cie de publication du *Whig*, 2562; Collège militaire, 6101; logement des domestiques, 274; concessions de terre à sir R. Cartwright, 2868; concession à bail de terrains de la couronne, 273; MM. Elliott Bros et R. Carson, 2083; magasins militaires, 6101; manège du Collège militaire, 400; pont de Kingston-Mills, 275; poste de Williamsville, 7673; service postal dans le comté de Frontenac, 5388; sommes payées au journal le *Whig*, 1878; MM. Sullivan et Langdon, 2083; terrains militaires dans le comté de Frontenac, 1448; vaisseaux-écoles (passage des) dans les canaux canadiens, 110; vaisseaux de guerre sur les Grands lacs, 139.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3071.

ELSON, Peter, *Middlesex-Est.*

Boîtes à lettres enlevées et pillées, 663.

EMMERSON, Hon. Henry-Robert, *Dorchester.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Canal de la Trent, 3282 et suiv.; dragage dans les Provinces maritimes, 5048; matériel de dragage, 5013; Pink-Rock, 3602; port de Saint-Jean, 6448 et suiv.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Loi sur les banques, 7321; question de privilège, 5482; retards du courrier de Montréal pour les Provinces maritimes, 9011; travaux du comité des chemins de fer, 9170.

EMMERSON, Hon. Henry-Robert—*Suite.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 2312; 2e délib., 8823.
Service de la marine: disc. gén., 5281.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5633 et suiv., 6603.
Institut Notre-Dame des Missions: disc. des art., 3321.
Ligne d'embranchement de Guelph: disc. des art., 9067.
Ligne de l'Est de la baie James: disc. des art., 6082.
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5094, 5588.
Ligne de Prince-Albert à la baie d'Hudson: disc. des art., 5113.
Marchands de détail: disc. des art., 9017 et suiv.
Western Canada Power Co.: disc. des art., 3628.

QUESTIONS.

Emplois dans la marine, 9275; voiture n° 37 sur l'Intercolonial, 2411; wagons-lits de l'Intercolonial, 5118.

ETHIER, Joseph-Arthur-Calixte, *Deux-Montagnes.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Cie du terminus central de Montréal, dépôt, 541; 2e lect., 785; 3e lect., 4489.
Ch. de fer de la vallée de l'Ottawa, 1re lect., 1259.

FIELDING, Hon. William-Stevens, *Shelburne-et-Queen.*

BUDGET PRINCIPAL.

Dépôt, 159; discussion gén., 1528.

BUDGETS SUPPLÉMENTAIRES.

Dépôt, 396, 1911, 3112, 5569, 9006.

Discussion des crédits:

Accise, travail supplémentaire aux distilleries, 1411; administrations centrales (dépense des), 220 ; agences commerciales, 9246 ; application de la loi sur l'immigration chinoise, 9246 ; application de la loi sur la naturalisation, 8268; bâtiments militaires, 1026; bibliothèque du Parlement, 9237; commission de conservation, 8268; date de la discussion des subsides, 95; date de la discussion des voies et moyens du budget, 95; dépenses casuelles des ministères, 9247; dragage dans les Provinces marit., 5074; édifice public à Halifax, 604; essayerie de Vancouver, 8169 et suiv.; exécution de la loi des pensions, 9246; frais de législation

FIELDING, Hon. William-Stevens—*Suite.*

BUDGETS SUPPLÉMENTAIRES—*Suite.*

Discussion des crédits—Suite.

à la Ch. des communes, 9237; hôtel de la Monnaie, 8268; hôtel de la Monnaie, construction d'une affinerie, 586; Mitchell, édifice public, 7903; Piper's-Cove (N.-E.) brise-lames, 1225; pont de Québec, 3257; Port-Malcolm (N.-E.), quai, 1235; quart provisoire du budget: observations, 5857; retrait de monnaies, 5915; rivière Coquitlam, 4540; secours aux victimes de l'inondation en France, 3228; service des dépêches avec l'Angleterre, 9244; service à vapeur avec l'Australie, 9244; service à vapeur avec Cuba, 9245, 6004; service à vapeur avec Liverpool, 9245; service à vapeur avec le Mexique, 9244, 6003; service à vapeur avec la Nlle-Zélande, 9247; service à vapeur avec les îles de la Reine-Charlotte, 9245; service à vapeur durant l'hiver entre les ports du bas St-Laurent, 9245; service à vapeur avec Terre-Neuve, 9244; subsventions postales et maritimes, 9244; subvention à la Société royale, 8268; traitement et dépenses casuelles du départ. du Commerce, 9244; traitement et dépenses casuelles des Douanes, 9239; traitement du personnel des Finances et de la trésorerie, 351.

DOCUMENTS

Projet de tunnel à l'île du Prince-Edouard (disc.), 602; représentation des Provinces maritimes au Parlement fédéral (disc.), 690.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Convention commerciale avec l'Allemagne, dépôt du texte, 3880, 4050; convention franco-canadienne, 1786, 2950; date de l'exposé budgétaire, 1057; droits d'entrée sur les fruits, 7010; lieut.-gouverneur de la Colombie-Anglaise, 559; loi sur les banques, 3676, 4555, 7321; négociations avec les E.-U. relatives au tarif douanier, 6079, 6080, 6218, 6441, 6748; nominations dans la magistrature, 655; nomination d'un traducteur des débats, 4139; primes à l'industrie du fer, 4319; secours au sinistrés de France, 3481; surtaxe allemande, 3889, 4976; tarif des Etats-Unis, 3676, 4976, 5570; travaux de la Ch., 6220; motion d'ordre, 4049.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1172.
Commission du port de Montréal: dépôt, 6232; disc. gén., 6232.
Contrat d'assurance: 1re lect., 5927; disc. gén., 8345; disc. des art., 8348, 8883.
Convention supplément. franco-canadienne: dépôt, 207; disc. gén., 745; 2e lect., 825; 3e lect., 869.
Convention supplément. franco-canadienne, correction d'une erreur typographique: dépôt, 2623; adoption, 6980.
Encouragement des bassins de radoub: dépôt, 9130; disc. des art., 9197; adoption, 9199.
Loi de finance pour un quart provisoire: dépôt et adoption, 5937.

FIELDING, Hon. William-Stevens—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative gouvernementale—Suite.

Loi de finance: dépôt et adoption, 6753.
Loi de finance: dépôt et adoption, 9295.
Modification du tarif douanier: dépôt 9197; disc. gén., 9288; adoption, 9293.
Numéraire: dépôt, 6535; disc. des art., 6980.
Personnel administratif: 2e délibér., 9207.
Primes à la fabrication du fer: dépôt, 9139; disc. des art., 9199; adoption, 9205.
Rentes viagères: dépôt, 7907; disc. gén., 6681; disc. des art., 6683.
Service de la marine: disc. des art., 7860; observ. sur la 3e lect., 7931.
Subvention à la presse associée du Canada: dépôt, 9119; adoption, 9120.
Ville d'Ottawa: dépôt, 9138; disc. des art., 9205; adoption, 9206.

D'initiative parlementaire:

Cie d'ass. des manufacturiers du centre du Canada: 2e délibér., 9089.
Cie d'assur. de Montmagny: observ. sur la 3e lect., 2406.
Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5693 et suiv.
Congregational Union: disc. des articles, 5019.
Loi électorale: disc. des art., 1358.
Loi de l'intérêt: disc. gén., 537.
Minotiers du Dominion: disc. des art., 4097.
Pari aux courses: disc. des art., 6928 et suiv.; 7643 et suiv.
Royal Guardians: disc. des art., 7641.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Augmentation des traitements du personnel de la Ch. des communes, 9267.
Commission du port de Montréal: dépôt, 5933; disc., 6225.
Convention supplément. franco-canadienne: disc., 178.
Convention tarifaire avec les E.-U.: disc. gén., 6275; disc des art., 9196.
Encouragement des bassins de radoub: dépôt, 6625; retrait, 8410; dépôt, 8523; disc., 9120.
Enseignements technique: disc., 1149.
Numéraire (monnaies d'or et d'argent): discussion, 6533.
Primes à la fabrication du fer: disc., 9138.
Projet de finance: adoption, 5915, 6753, 9295.
Subventions à 2 lignes de ch. de fer: dépôt, 8654.
Subvention à la presse associée: dépôt, 8654; disc., 9112; adoption, 9119.
Ville d'Ottawa: dépôt, 7171; disc., 9131.

D'initiative parlementaire:

Modification du règlement en ce qui concerne les questions: disc., 1627.

QUESTIONS.

Actionnaires des banques, 5118; Arthur Johnson, 3948; association des pilotes, 7912; assurance (contrat d'), 831; avances de graines de semence, 663; bateaux de la quarantaine à Halifax, 3478; champ de tir de Barriefield, 4161; ciment, fusionnement de fabriques, 109; commission d'embellissement d'Ottawa, 9096; commission des champs de bataille, 3881; commission des

FIELDING, Hon. William-Stevens—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

ressources naturelles (composition de la), 1263; commission du tarif douanier à Middleton (N.-E.), 1078; compensation attribuée à l'Alberta et à la Saskatchewan en échange des terres publiques, 3476; convention franco-canadienne, 289, 1263, 9097; dépôts aux banques, 5279; distribution postale, 1262; droit d'importation sur les linotypes, 6745; emprunts temporaires, 174, 1273, 8652; garantie d'obligations du G.-T.-P., 8652; inspecteur P. Gunn, 3951; inspecteurs de la quarantaine à la frontière, 1276; loi sur les banques, 3114; mission de M. Preston au Japon, 347; monnaie royale, 829, 2076; monnaie d'or détenue par l'Etat, 3480; peseur à Montréal, 1263; pont de Québec, intérêts payés à la compagnie, 661; propreté du papier-monnaie, 8653; relations commerciales avec l'Allemagne, 830; réserve de Fort-Henry, 4161; subvention à la Saskatchewan, 3345; troisième centenaire de Québec (fêtes du), état des frais, 831.

RAPPORTS.

De l'auditeur général: dépôt, 7; 2e vol.: dépôt, 1826; renvoi au comité des comptes publics, 636.
Des comptes publics: dépôt, 7.
Du surintendant des assurances: dépôt, 7.
Nomination d'un traducteur des débats (disc.), 3224.
Pêche au homard (disc.), 8645.

FISHER, Hon. Sydney-Arthur, *Brome.*

BUDGET GÉNÉRAL.

Discussion des crédits:

Agences commerciales, 6029; application de la loi sur le contrôle des graines de semences, 7780; application de la loi sur l'hygiène dans les travaux publics, 7782; archives, 7670; dépenses casuelles de l'Agriculture, 234; édifice public à Rock-Island, 1001; encouragement à la culture du tabac, 7770; encouragement de l'élevage du bétail, 8147; encouragement de diverses industries agricoles, 7751; encouragement de l'usage de la réfrigération, 7751; expériences de réfrigération, 7773; exposition de Charlotetown (suppl.), 8166; expositions internationales, 6044, 7779; exposition canadienne à l'Institut impérial de Londres, 7770; expositions d'intérêt général, 7775; lazarets, 7782; monument D'Arcy McGee, 6504; police sanitaire des animaux, 8154; recensement et statistique, 7763, 8163; remplacement des navires *Argus* et *Challenger*, 7782, 8166; salaires d'inspecteurs, 6028; stations de fumigation, 7770; stations agronomiques, 6040, 7721, 7783, 8163, 8164; subvention au Canadian Handicraft Guild, 8268; traitement du personnel de l'Agriculture, 227, 8163; transport et conservation du poisson, 6065; quarantaine de la Grosse île, 702.

BUDGET D'AGRICULTURE.

Discussion générale, 7574.

FISHER, Hon. Sydney-Arthur—*Suite.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Commission des pêcheries, 2840; exportation de chevaux, 4451; fonctionnaires des services extérieurs, 7321; précaution contre la rage, 4792; transport de chevaux, 5082.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Appareils en verre: dépôt, 6211; disc. des art., 6342.
Commission des ressources naturelles: dépôt, 6212; disc. gén., 6684, 6694, 6712; adoption, 6979.
Contrôle des graines de semence, dépôt, 857; disc. gén., 2781; disc. des art., 2782; adoption, 2808.
Convention suppl. franco-canadienne, disc. gén., 777.
Insectes nuisibles à la végétation: dépôt, 220; 2e lect., 5937; disc. des art., 5937 et suiv.
Loi de l'inspection et de la vente, dépôt, 451; retrait, 692; dépôt, 854.
Loi des graines relative au Manitoba: dépôt, 697; retrait, 5986.
Loi des graines de semence: dépôt, 212; retrait, 692.
Personnel administratif: dépôt, 7337; disc. des art., 7681.
Viandes et conserves alimentaires: dépôt, 6261; disc. des art., 6628 et suiv.; adoption, 6978.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5746 et suiv.
Contrefaçon: disc. gén., 852.
Loi de l'inspection et de la vente, 544.
Minotiers du Dominion: disc. des art., 6093.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Appareils en verre: dépôt, 5934; disc., 6210; adoption, 6211.
Commission des ressources naturelles: dépôt, 6000; disc., 6211; adoption, 6212.
Contrôle des graines de semence: disc. gén., 854.
Insectes nuisibles à la végétation: dépôt, 207; discussion, 217.
Loi des graines relative au Manitoba: dépôt, 546; disc., 692.
Loi sur les monnaies, dépôt, 2776.
Personnel administratif: dépôt, 6968; disc., 7322.

D'initiative parlementaire:

Prévention de la tuberculose, 1513.

QUESTIONS.

Comité des pêcheries de la commission de conservation, 5117; basse-cour de la Ferme expérimentale, 4779; Thornton (docteur), 659; capitaux étrangers engagés au pays, 664; subsistances (achats de) pour le compte du War-office pendant la campagne sud-africaine, 665; maladie des fruits et des légumes, 674; inspecteurs des cargaisons, 676; traitements des fonctionnaires des services extérieurs, 893; manuscrits historiques (commission des), 834; machines agricoles, 402; exportation de produits lai-

FISHER, Hon. Sydney-Arthur—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

tiers et agricoles, 1073; bateau-quarantaine à Halifax, 2563; recensement de 1911, 2563; maladie des porcs, 2563; ferme expérimentale d'Agassiz, 2422; service vétérinaire, vacance dans le personnel, 135; ferme expérimentale, 5280; hydrophobie, 3088; bétail des fermes expérimentales, 4557; bulletins du départ. de l'Agriculture, 834; jeunes délinquants, 1452; dépenses effectuées pour la prévention des épizooties et des maladies contagieuses chez l'homme, 1457; recensement décennal, 1449; publication du *Farm Weews*, 2074; enquête sur l'industrie du porc, 6102; inspecteur de la quarantaine, 5870.

RAPPORTS.

Fermes expérimentales: dépôt, 7.
Ministre de l'Agriculture: dépôt, 7.

FORGET, Rodolphe, *Charlevoix.*

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Compagnie Richelieu-Ontario: 1re lect., 2344; 2e lect., 2504; 3e lect., 4157.

FORTIER, Edmond, *Lotbinière.*

Présentation à la Chambre, 20.

BUDGET.

Discussion des crédits:

Sainte-Croix, 4479 et suiv.

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Cie d'ass. de Montmagny: observ. sur la 3e lect., 2406.

FOSTER, Hon. George-Eulas, *Toronto-Nord.*

BUDGET.

Discussion générale, 1559.

Discussion des crédits:

Bureaux de la douane à Québec, 872; Chatham (déviation de la voie ferrée), 3032 et suiv.; dépenses casuelles du Revenu intérieur, 240; édifices de l'immigration, crédit gén., 978; édifice public à St-Jacques-l'Achigan, 1006; dépenses des administrations centrales, 220; dépenses casuelles de l'Agriculture, 234; observatoire d'Ottawa, 437; pont de Québec, 3253; renforcement des ponts, 3031; salle d'exercice à Lévis, 705; traitement du personnel des Affaires indiennes, 377; traitement du personnel de l'Agriculture, 227; traitement du personnel du Revenu intérieur, 237.

DISCOURS DU TRÔNE: discussion, 60.

DOCUMENTS.

Banques en liquidation, 3348; commissions nommées par le Gouvernement, 2086; concessions de terrains pétrolifères, 290; conférence impériale, création d'un secrétariat, 408; gaz Pintsch et acétylène, accidents mortels dus à leur emploi dans les

FOSTER, Hon. George-Eulas—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

services de la marine, 847; Intercolonial (ch. de fer), passes, feuilles de paye, traverses, 847; état du personnel administratif, 4563; monnaies d'or et d'argent, 2269; navires de guerre sur les Grands lacs, 836; participation du Canada aux diverses expositions universelles, 2086.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Achat de vaisseaux de guerre, 2864; achat du vaisseau le *Niobe*, 3677; application du tarif minimum américain, 2272, 3676; congrès international contre l'alcoolisme, 548; convention franco-canadienne, 1785; demande de documents, 2778; loi sur les banques, 3676; projet de marine militaire, 903.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1175.
Contrôle des graines de semence: disc. des articles, 2789.
Service de la marine: disc. gén., 3533.

D'initiative parlementaire:

Institut Notre-Dame des Missions: disc. des articles, 3315 et suiv.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Convention supplémentaire franco-canadienne: disc., 187.
Enquête sur la sériation des déblais sur le Transcontinental, 2760.
Modification du règlement de la Ch.: disc., 1524.

D'initiative parlementaire:

Favoritisme politique (disc.), 2566.

QUESTIONS.

Achats de vaisseaux de guerre à l'amirauté anglaise, 2263; bureau de poste auxiliaire à Toronto, 3887; carabiniers de la Reine, 3888; certificats de terre délivrés aux volontaires du Sud-Africain, 2262; commission d'embellissement d'Ottawa, 9095; conférence impériale, 214; contingents du Sud-Africain, frais communs, 1271; convention franco-canadienne, 9096; coût des études du canal Welland, 2079; coût des travaux de Port-Colborne, 2076; défense navale, 656; édifices publics neufs à Ottawa, 656; élévateur de Port-Colborne, 9093; emplois dans la marine canadienne, 2868; emprunts temporaires, 174, 1273; Grand-Tronc-Pacifique, état des travaux entre Winnipeg et Edmonton, 656; coût des travaux, 132; James McKenzie, 3888; Monnaie royale, 105, 829, 2076; nationalité des immigrants, 131; New-Brunswick Coal & Railway Co., état des poursuites intentées contre elle, 173; opérations de la caisse nationale des rentes viagères, 2260; ouverture à l'exploitation du Transcontinental (sect. Est), 3887; pont de Québec, 1273, 2077; publication du *Farm Weeds*, 2074; publi-

FOSTER, Hon. George-Eulas—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

cation de l'Index analytique des Débats, 2256 ; quais, concession à bail, 271 ; remorqueur *Industry*, 2075; réseau télégraphique de l'Etat, 2304; têtes de lignes du Grand-Tronc-Pacifique, 1272; part contributive de l'Etat, 1272; vente de terres sur le parcours du G.-T.-P., 2075; ventes de terres publiques pour la construction de la ligne de la baie d'Hudson, 2262; voie ferrée de l'élévateur de Port-Colborne, 3481.

RAPPORTS.

Journée de travail (disc.), 2558, 3051.
Renvoi du rapp. de l'auditeur gén. au comité des comptes publics, 650.

FOWKE, Frederick-Luther, *Ontario-Sud.*

BUDGET.

Discussion générale, 1705.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 3418.

D'initiative parlementaire:

Ligne de Campbellford à l'ouest du lac Ontario: dépôt, 399; 2e lect., 585; 3e lect., 1408.
Ligne de l'Est de Toronto: 1re lect., 2344; 2e lect., 2504; 3e lect.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Enseignement technique: disc., 1112.

QUESTION.

Capitaux étrangers engagés au pays, 664.

FRASER, Austin-Levi, *King (I.P.-E.).*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Port-Arthur et Fort-William, 6052 et suiv.; service à vapeur avec Cuba, 6019.

DOCUMENTS.

Moyens de communication de l'île du Prince-Ed. (disc.), 3376; projet de tunnel à l'île du Prince-Edouard (disc.), 301.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Représentation des Prov. maritimes, 2930.
Représentation des provinces au Sénat, 2115.

QUESTIONS.

Embranchement de voie ferrée dans l'île du Prince-Edouard, 7913; poste de sauvetage de Souris (I.P.-E.), 7443; séchage du poisson, 7168; John Sinclair, 6863; succession du sénateur Ferguson, 1454.

GAUVREAU, Charles-Arthur, *Témiscouata.*

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Ch. de fer Pacifique-Canadien: 1re lect., 1982; 2e lect., 2216.

QUESTIONS.

Energie électrique à Rivière-du-Loup, 6527; hangar à charbon, 4367; passage à niveau de Rivière-du-Loup, 1878; salaires des gardiens de phares, 1680; vapeur *Princess*, 8653.

GEOFFRION, Victor, *Chambly-Verchères.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Attitude du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5884, 6395; délibérations du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5483.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4701.

D'initiative parlementaire:

Cie minière British North American: dépôt, 399; 2e lect., 585; 3e lect., 3678.
Ligne de Montréal aux comtés du Sud: 1re lect., 5927; 2e lect., 6039; 3e lect., 6483.
Sériation des déblais du Transcontinental: dépôt d'un rapp. du comité d'enquête, 4307.

GERMAN, William-Manly, *Welland.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Dragage dans Québec et Ontario, 6467; port de St-Jean, 6451.

INCIDENTS.

Dragues de l'Etat, 4172.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions de commerce: disc. des art., 7283.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 7029.
Divorce de Rowland-James Botterill: 1re lect., 8780; 2e lect., 8801; 3e lect., 9085.
Pari aux courses: disc. des art., 6908 et suiv.

GERVAIS, Honoré, *Montréal, div. St-Jacques.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Subvention à l'Ecole polytechnique de Montréal, 9259; tourbière de l'Etat, 8982.

INCIDENTS.

Passe migratoire dans la riv. Chambly, 8965; publications officielles dans la *Gazette du Canada*, 9015.

GERVAIS, Honoré—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions de commerce: disc. des art., 7305.
Personnel administratif (recensement): disc., 7320.
Service de la marine: disc. gén., 5225.

D'initiative parlementaire:

Ligne Montréal-Kapitachuan-baie de Rupert: 1re lect., 5927; 2e lect., 6039; 3e lect., 6483.
Loi de l'intérêt: disc. gén., 533.
Marchands de détail: dépôt, 7672; 2e lect., 7673; disc. des art., 8452 et suiv., 8851 et suiv., 9018 et suiv.; adoption, 9029.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Biens en déshérence: observ. sur le dépôt, 6865.

RAPPORTS.

Compte rendu des débats: distribution aux membres, 540.
Nomination d'un traducteur des débats (disc.), 2558, 3221 et suiv.

GIRARD, Joseph, *Chicoutimi-et-Saguenay.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Chicoutimi, 4110; Natashquan, 4133.

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Chemin de fer de l'Est de la baie James: 1re lect., 2945; 2e lect., 3262; 3e lect., 6175.

QUESTIONS.

Bouées du lac St-Jean, 8273; compagnie Oyamel, 8273, 9271; Alfred Delancette, 9110; douane de Chambord, 4774; droits de flottage sur le Saguenay, 8274; gardien du phare de Carousel, 2415; Ed. Lemieux, 9275; lieut.-colonel Scott, 8518, 9273; ligne télégraphique de St-Alexis-anse-St-Jean, 8273, 9273; M. A. McLean, 9273; poste de Delisle, 4775; poste de Dolbeau, 4776; poste de Métabetchouan, 4775; P. A. Potvin, 9274; 18e régiment, 7170, 901, 9274; réserve indienne de Pointe-Bleue, 4775; Arthur du Tremblay, 9110; A. J. Tremblay, 9273; Ch. Veilleux, 9274.

GLADU, Joseph-Ernest-Oscar, *Yamaska.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 5259.

D'initiative parlementaire:

Chemin de fer d'Ottawa-Est de Montréal: 1re lect., 2304; 2e lect., 2408; 3e lect., 3633.

GOODEVE, Arthur Samuel, *Kootenay.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Estampilles de tabac, 1418; observatoire d'Ottawa, 576; rivière Spallumcheen, 4982.

INCIDENT.

Poste de Cranborne, 2863.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Chutes d'eau en Colombie-Anglaise: disc. des art., 6728, 9150.
Commission des ressources naturelles: disc. des art., 6722 et et suiv.
Contrat d'assurance: disc. des art., 8351.
Immigration: disc. des art., 6130.
Insectes nuisibles: disc. des art., 5958 et suiv.
Journée de travail: disc. gén., 1289.
Numéraire: disc. des art., 6983.
Personnel administratif: disc. des art., 7693.
Service de la marine: disc. gén., 3868.

D'initiative parlementaire:

Compagnie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 6700 et suiv., 7092.
Ligne de Calgary à Fernie: 1re lect., 5927; 2e lect., 6175; 3e lect., 6522.
Ligne Columbia and Western: (dépôt), 399; 2e lect., 585; 3e lect., 2383.
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5098, 5594.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Minerai de zinc: disc., 6121.
Primes au pétrole: disc., 7375.

D'initiative parlementaire:

Représentation des provinces au Sénat: disc., 2115.

QUESTION.

Bureau de poste de Cranborne (C.-A.), 1073

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3065.

GORDON, David-Alexander, *Kent-Est.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Fleuve St-Laurent, section de Brockville, 4082.

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Cie d'assurance mutuelle des manufacturiers du centre du Canada, 1re lect., 2530; 2e lect., 2865; 3e lect., 5802; Cie d'ass. mutuelle des manufacturiers de l'est du Canada, 1re lect., 2530; 2e lect., 2865; 3e lect., 5802.

GORDON, George, *Nipissing.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Canal de la Trent, 3282 et suiv.

GORDON, George—*Suite.*

INCIDENTS.

Grâce de Mme Robinson, 975, 977; mines de nickel, 2309.

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Corporation épiscopale catholique de Témiskaming: 1re lect., 5927; 2e lect., 6039; 3e lect., 6483.

Trafic illégal du minerai d'or et d'argent: dépôt, 1679; disc. gén., 2282; disc. des art., 2286; adoption, 2287.

QUESTIONS.

Canalisation de la rivière Montréal, 1070; inondations du lac Nipissing, 2422.

GRAHAM, Hon. George-Perry, *Brockville.*

BUDGET GÉNÉRAL.

Discussion des crédits:

Actions en dommages contre l'Intercolonial, 3110; appareil à gaz Pintch, 3106; arbitrages, 3301; barres d'attelage, 3041; canaux: baie de la Faim, 3296-98; lac Saint-François, 3297; canal de Cornwall, écluse n° 18, 3297; écluse n° 17, 3296; écluse n° 19, 3297; enlèvement de matières, 3298; écluses 18-19; canal des Galops, 3298; de Lachine, 3275; du Sault-Sainte-Marie, 3279, 3299; de Soulanges, 3278; de la Trent, 3279, 3294, 3300; de Welland, 3296, 9258; commissaires des chs de fer, 3301; construction primitive (Interc.), 3105; dépenses casuelles des Chs de fer et Canaux, 257; dépenses casuelles du Revenu intér., 243; directeurs du Grand-Tronc-Pacifique, 3306; echelles latérales pour wagons fermées, 3108; employés de la statistique des canaux, 3306; expropriations, 3294; élévateur de Port-Colborne, 3295; frais d'instance devant la commission des chs de fer, 3306; freins pneumatiques, 3041; ligne de la baie d'Hudson, 9256; pont de Québec, 9257; protection des voies publiques, 3042; quai à Chambly-Canton, 3296; renforcement des ponts, 3031; réseau de l'île du Prince-Edouard, 3274; ligne d'Harmony à Elmira, 3232; installations à Charlottetown, 3234; remise à locomotives à Georgetown, 3235; réseau de l'Intercolonial, 3109, 3263; Beresford (tunnel), 3030; Chaudière-Jonction, 3032; Chatham, 3032; Halifax, 3043; Indiantown et Blackville, 3044; Lac- au- Saumon; Loggieville, 3045; Moncton, 3095, 3096; Rivière-du-Loup, 3108; Robinson's-Crossing, 3108; Saint-Jean (N.-B.), 3108; Ste-Rosalie, 3109; Sydney-Mines, 3109; subvention à l'Ecole polytechnique de Montréal, 9258; traitement du personnel des Chs de fer et Canaux, 257; Transcontinental (ch. de fer): études et travaux de construction, 3235, 5519, 5537, 8766; travaux d'études et tracé d'une ligne vers la baie d'Hudson, 3237; wagons du Gouv. général, 3301.

BUDGET DES CH. DE FER ET DES CANAUX.

Discussion générale, 2952.

DOCUMENTS.

Ponts du canal de Beauharnois, 2426.

GRAHAM, Hon. George-Perry—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: dépôt, 212; disc. gén., 1162, 1185; disc. des art., 1193; observ. sur la 3e lect., 2327; 2e délibér., 8823; prop. d'une conférence avec le Sénat, 9264.

Chs de fer de l'Etat: dépôt, 9168; disc. des art., 9207; adoption, 9211.

Fonds de prévoyance des employés du réseau de l'Etat: dépôt, 214; disc. gén., 1200 et suiv.; retrait, 2781.

Loi des chemins de fer: dépôt, 4139; 2e lect., 8826; disc. des art., 8827; adoption, 8844.

Primes au pétrole: dépôt, 7385; disc. des art., 8539.

Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat: dépôt, 4656.

Subventions aux chs. de fer: dépôt, 8904; adoption, 9111.

Subvention au Nord-Canadien pour sa ligne d'Alberta: dépôt, 8912; adoption, 9111.

D'initiative parlementaire:

Canal de la baie Georgienne, 2383.

Cie de transmission d'Ottawa-Montréal: disc. des art., 9043.

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 6581, 6707, 7090; 2e délib., 9088.

Ligne de Calgary à Edmonton: disc. des art., 2818.

International Waterways, Canals and Construction Co'y: disc. gén., 3332.

Ligne de l'Est de la baie James: disc. des art., 6081.

Ligne de London au lac Erié: disc. des art., 4155.

Ligne de Manitoulin et de la rive Nord: disc. des art., 3625.

Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5085 et suiv., 5525.

Ligne du Nord et de l'Ouest d'Ottawa: disc. des art., 1441.

Ligne de Prince-Albert à la baie d'Hudson: disc. des art., 5112.

Ligne de la rivière-à-la-Pluie: disc. des art., 6085.

Ligne Toronto and Eastern: disc. des art., 7137 et suiv.

Loi des chs de fer (bill n° 2): disc. gén., 474; (bill n° 3); disc. gén., 487; (bill n° 4), observ. sur le dépôt, 97; disc. gén., 498; (bill n° 5); disc. gén., 505; (bill n° 53); disc. gén., 2276.

Loi électorale, disc. des art., 1362.

Nord-Canadien: disc. des art., 3327.

Pacifique-Canadien: disc. des art., 3327.

Pari aux courses: disc. gén., 963.

Subvention à la ligne d'Alberta du Nord-Canadien: dépôt, 8520; disc., 8910.

Subventions aux chs de fer: disc., 8901.

Western Canada Power Co'y: disc. des art., 3632.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Enquête sur la sériation des déblais du Transcontinental: disc., 2488, 2504.

Primes au pétrole brut: dépôt, 6967; disc., 7361 et suiv.

GRAHAM, Hon. George-Perry—*Suite.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Affaire Clarry, 6437; application de la loi Scott à l'Intercolonial, 1276; ch. de fer de la baie d'Hudson, 3386, 7571; frais de construction du Transcontinental, 8679 et suiv.; impureté de l'eau sur l'Intercolonial, 1378; inondations de la Trent. 5502 et suiv.; pont du Bout-de-l'Ile, 6751; *Scientific American* et le pont de Québec, 3582; sécurité des voyageurs sur l'Intercolonial, 2403; service des trains de l'Intercolonial, 360; travaux du Nord-Canadien de Québec, 9220.

QUESTIONS.

Anctil (Napoléon), 1260; barrages aux rapides du Long-Sault, 1261; brise-lames de Gull-Cove, 7169; brise-lames de l'anse de Gulliver, 1274; canal de Beauharnois, location, 2260; concessionnaires, 3946; canal Chambly: avaries, 2624; canal de Lachine: atelier de charpenterie, 660; ouvriers du canal, 1062, 2072, 2562, 5387; pin de Douglass, 1445; renvoi d'employés, 1445; canal de Newmarket, 101; canal de Sault-Ste-Marie: accidents aux écluses, 884; canal de la Trent, 175, 468, 1275, 3947; canal Welland, 2077, 9093; chauff. de la commission des chs de fer, 5118; chs de fer de la Colombie-Angl., 6261; Clarry, (L. F.), 6100, 7911; code de circulation des trains, 9271; Cobourg; amélioration du port, 1450; commission des chs de fer, vacance dans le personnel, 135; conducteurs de wagons-lits, 4772; débordement du lac Scugog, 2307; écluses dans Ontario, 2305; édifice de l'immigration à Victoria, 1447; élévateur de Port-Colborne, 9093; embranchement de voie ferrée dans l'île du Prince-Edouard, 7913; énergie électrique à Rivière-du-Loup, 6527; enquête Hodgins, 7442; établissement du Grand-Tronc-Pacif. à Brandon, 3337; expéditions de blé par le Transcontinental, 1274; Grand-Tronc-Pacifique (ch. de fer): arbitrage, 2255; embranchements, 1443; état des travaux entre Winnipeg et Edmonton, 657; têtes de lignes, 1272; part contributive de l'Etat, 1272; hangar à charbon, 4367; Holland (riv.), 403, 659, 1160; Intercolonial (ch. de fer): bureau administratif, 101, 659, 7914; circulation gratuite des fonctionnaires de l'Etat, 2867; commissaire des achats, 284; embranchement de Windsor (N.-E.), 1447; nombre d'employés, 882; renvoi d'employés, 131, 169; salaires des employés, 270; vol de bons de passe, 3478; wagons-lits, 5119; voiture n° 37, 2412; Krick (W. W.), 882; ligne de Belleville à North-Hastings, 104; ligne de Bruce-Mines, 3949; ligne de Teulon, 2083; local pour les magasins milit., 6101; McIntosh (M.), 886; McKenzie, Calvin, 3946; Napanee (rivière), travaux de dragage, 1261; Nipissing (lac), travaux d'amélioration, 1260; Nord-Canadien (ch. de fer), 1275; paiements faits à T. Evers, 3089; pont de Kingston-Mills, 275; pont de Québec: composition et fonctions de la commission d'ingénieurs, 106; coût des études, 2078; dépenses effectuées et engagées, 1273, 6747; état financier de la cie, 3683; indemnité à la compagnie, reconstruction, etc., 272; piles du pont, 888; poste de Walkerville, 1451; production des céréales et des forêts, 6096; quai à St-Laurent, 1261; 18e régiment, 7170; sécurité des passages à niveau, 1264; sous-ministre des Chs de fer et Canaux, 2869; train de plaisir de Truro à Tatamagouche, 1444; Transcontinental (ch. de fer): ateliers à St-Boniface, 9272; avocats de la commission, 4776; commissions sur les fournitures du Transcontinental, 3342; composition du comité d'arbitrage relatif à la classification des déblais, 883; composition de la commission, 663; coût des travaux, 132; dépenses et composition du personnel de la commission, 169, 6747; embranchement du lac Supérieur, dates, importances et exécution des marchés passés, état des travaux, mise en exploitation, 169, 170; entreprise O'Brien et Fowler, 3477, 3688; entreprise McArthur, 3688, 2408; ingénieur B. Bourgeois, 3343, 3886; paiements effectués sur l'état d'avancement des travaux, 2258; réclamations des ingénieurs, 2259; section du Nouveau-Brunswick, 402, 469; sériation des déblais, 2257, 406, 272, 273, 2865; substances explosives, 4772; voie ferrée de l'élévateur de Port-Colborne, 3481; voie fluviale entre Port-Colborne et Montréal, 890.

RAPPORTS.

Commission du Transcontinental: dépôt, 7.
Du ministère des Chemins de fer et des Canaux: dépôt, 7.
Statistique des canaux: dépôt, 6078.
Statistique des chemins de fer: dépôt, 1826.

GUTHRIE, Hugh, *Wellington-Sud.*

INCIDENT.

Enseignement professionnel, 2808.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Chutes d'eau en Colombie-Anglaise: disc. des art., 8861 et suiv., 9148.
Gratifications aux volontaires: disc. des art.. 8507.
Journée de travail: disc. gén., 1287.
Loi des chs de fer (n° 145): disc. des art., 8839.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6651.

D'initiative parlementaire:

International Waterways, Canal and Construction Co'y: retrait du projet, 7907.
Ligne d'embranchement de Guelph: disc. des art.. 8463, 9057 et suiv.
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5090.
Western Canada Power Co'y: disc. des art., 3629.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Commission d'études sur l'enseignement technique: disc., 1080, 1157.
Favoritisme politique: disc., 2585.

GUTHRIE, Hugh—*Suite*

QUESTION.

Enseignement professionnel, 3338.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrat d'assurance: disc. des art., 8892.
Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 793.
Immigration: disc. des art., 5856.

D'initiative parlementaire:

Cie d'assurance British Northwestern: dépôt, 8269; 2e lect., 8451; 3e lect., 9085.
Congregational Union: 1re lect., 3678; 2e lect,. 3833; disc. des art., 5019; 3e lect, 5115.
Divorce de Frederick-Joseph-Gustin McArthur: 1re lect., 3581; 2e lect., 4097; 3e lect., 4557.
Loi de l'intérêt: disc. gén., 2274.
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5087, 5531.
Northern Mortgage Co'y: dépôt, 399; 2e lect., 585; 3e lect., 2504.

HAGGART, Alexander, *Winnipeg.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Lac Winnipeg, 4508, 4517; Rivière Rouge, 4513.

DISCOURS DU TRÔNE, disc., 67.

DOCUMENTS.

Poste le dimanche, 4563.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Agrandissement des frontières du Manitoba, 8541; magistrature du Manitoba, 5934; poste de Winnipeg, 3310; succession du juge Dubuc, 2402.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions de commerce: disc., 7241.
Magistrature de Québec et de Manitoba: disc., 7353 et suiv.
Enseignement technique: disc. 1097.

QUESTIONS.

Cour du banc du roi, 5168; juge Prendergast, 3687; la poste le dimanche, 3882; succession du juge Dubuc, 2085.

HAGGART, Hon. John, *Lanark-Sud.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Ateliers à Moncton, 3097; dragage dans les Provinces marit., 6034; levés hydrographiques des riv. Richelieu et Yamaska, 6035; Pink-Rock, 3611; rapide de St-André, 6445 et suiv.; service à vapeur avec Cuba, 6004; Transcontinental national, 8778; études et construction, 5549, 3235.

BUDGET DES CH. DE FER ET DES CANAUX.

Discussion générale, 2996.

HAGGART, Hon. John—*Suite.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Franchise postale, 8234; inondations de la Trent, 5505; représentation de Québec et d'Ottawa, 1396; usage réciproque des canaux, 5496.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1163, 1185.
Chutes d'eau en Colombie-Angl.: observ. sur le dépôt, 6214.
Coalitions de commerce: disc. des art., 8308 et suiv.
Eaux navigables: disc. gén., 6553; disc. des art., 7345 et suiv.
Service de la marine: disc. des art., 7846.

D'initiative parlementaire:

Ligne Hamilton-Waterloo-Guelph: disc. des art., 7134.
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5087, 5526 et suiv., 5577.
Ligne de la riv. à la Pluie: disc. des art., 6087.
Loi des Indiens: disc. gén., 6252.
Minotiers du Dominion: disc. des art., 4146 et suiv., 6091.
Pari aux courses: disc. des art., 6929.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Biens en déshérence: disc., 7351.
Collège militaire: discussion, 6103.
Commission du port de Montréal: disc., 6228.
Loi des pêcheries: disc., 6239.
Primes au pétrole: disc., 7363.
Enquête sur la sériation des déblais du Transcontinental, 2724.

D'initiative parlementaire:

Abolition du Sénat: disc., 2109.

HARRIS, Lloyd, *Brantford.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Accidents d'automobiles: dépôt, 1439; 2e lect., 2168.
Coopération: dépôt, 745; 2e lect., 3386.
Ligne Hamilton-Waterloo-Guelph, 1re lect., 1616; 2e lect., 1826; 3e lect., 7258.
Ligne London-lac-Erié, 1re lect., 1828; 2e lect., 2026.
Minotiers du Dominion, 1re lect., 2344; 2e lect., 2504; disc., des art., 3678, 6091.
Terminus central de Toronto, 1re lect., 1436; 2e lect., 1825.

HARTY, William, *Kingston.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrat d'assurance: disc. des art., 8891.

D'initiative parlementaire:

Ligne de Kingston-Smith's-Falls-Ottawa, 1re lect., 4366; 2e lect., 4489; 3e lect., 7168.

HENDERSON, David, *Halton.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Bureau de poste à Maisonneuve, 706, 726; canal de la Trent, 3285; Cap-à-l'Aigle, 4105; commissaires des chs de fer, 3302; dépenses casuelles du Revenu intérieur, 241; dragage en Colombie-Angl., 6492; dragage dans les Provinces marit., 5078; édifice public à Elora, 7557; Fergus, 7562; édifices publics neufs à Ottawa, 582; édifice public à Whitby, 8591; encouragement de l'élevage du bétail, 8152; exercices annuels de la milice, 8993; expropriations, 3294; fleuve St-Laurent, section Kingston-Brockville, 4075 et suiv.; monument D'Arcy McGee, 6503; monument Leonard Tilley, 6505; observatoire d'Ottawa, 443; promesses ministérielles à propos de travaux publics, 615; rapide de St-André, 6444; recensement et statistique, 7767; monuments militaires, 9004; secours aux victimes de l'inondation en France, 3231.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Règlement des pêcheries internationales, 1984, 2272.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1171; disc. des art., 1199.
Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 813.
Eaux navigables: disc. gén., 6551; disc. des art., 7341 et suiv.
Gratifications aux volontaires: disc. des art., 8817.
Loi des pêcheries: disc. des art., 8480.
Loi des postes: disc. des art., 7701 et suiv.
Modification du tarif douanier: disc. gén., 9279.
Pari aux courses: observ. sur la 3e lect., 7655.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6629 et suiv.
Modification du tarif douanier: disc., 9190.

D'initiative parlementaire:

Canal de la baie Georgienne: adoption, 2382.
Cie d'assurance de Montmagny: observ. sur la 3e lect., 2405.
Cie d'ass. sur la vie l'Union: disc. des art., 2213.
Ligne Hamilton-Waterloo-Guelph: disc. des art., 7130.
Ligne Toronto and Eastern: disc. des art., 7137 et suiv.
Loi des ch. de fer (bill n° 3): disc. gén., 490.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Loi des pêcheries: disc., 6241.

QUESTIONS.

Actionnaires des banques, 5118; machines agricoles, 401; règlements de la commission internationale des pêcheries, 399.

HENDERSON, David—*Suite.*

RAPPORTS.

Journée de travail (disc.), 3053.
Pêche du homard (disc.), 8643.

HERRON, John, *Macleod.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Encouragement de l'usage de la réfrigération, 7757; Lethbridge: pavillon des immigrants, 8601; service de l'immigration: traitement des agents, 8615; Saskatchewan du Nord, 4520.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrôle des graines de semence: disc. des articles, 2786.
Gratifications aux volontaires: observ. sur le dépôt, 5276; disc. gén., 6742; disc. des art., 8508.
Immigration: disc. des art., 6139, 6171.
Service de la marine: disc. gén., 5161.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6673.

D'initiative parlementaire:

Ligne d'Alberta-Colombie-Anglaise: 1re lect., 8049; 2e lect., 8271; 3e lect., 9085.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Cotton's Weekly, 6222; terres des Indiens en Alberta, 122.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Tarif douanier: discussion, 6335.

QUESTIONS.

Agence des terres de Pincher-Creek, 9277; *Cotton's Weekly*, 4777; Gervais (Mme Cuthbert), 7307; Whitford (James), 7307; réserve des Piégans, 177, 7309.

HODGINS, George Frederick, *Pontiac.*

DOCUMENTS.

Canal de la baie Georgienne (disc.), 3742.

HUGHES, Samuel, *Victoria-Haliburton.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Edifices administratifs d'Ottawa: divers travaux, 8583; essayerie de Vancouver, 8178; exercices annuels de la milice, 8994 et suiv.; matériel militaire, 8991; recensement et statistique, 7764; salle d'armes à Joliette, 699; solde et équipement de la troupe permanente, 9002; stations agronomiques 7736.

DOCUMENTS.

Employés temporaires, 3348.

HUGHES, Samuel—*Suite.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Cadets du Collège milit. à Ottawa, 9014; concessions de terres aux volontaires du Sud-Africain, 9010; droits territoriaux au pôle Nord, 2861; jeunes éclaireurs, 3226; franchise postale, 8232; fusil Ross, 354, 4779; traité entre le Japon et les Etats-Unis, 6079.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Encouragement à l'industrie du zinc: disc. des art., 6269.
Fonds de prévoyance des employés de l'Intercolonial: disc. gén., 1200; disc. des art., 1202.
Gratifications aux volontaires: observ. sur le dépôt., 5274; disc. gén., 6732; disc. des art., 8505.
Immigration: disc. des art., 6132.
Journée de travail: disc. gén., 1305.
Service de la Marine: disc. gén., 3974; disc. des art., 7790 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5650 et suiv., 6573, 7026.
Institut Notre-Dame des Missions: disc. des art., 3316 et suiv.
Ligne Toronto and Eastern: disc. des art., 7150.
Pari aux courses: disc. gén., 948.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Nomination d'un comité chargé d'examiner le règlement, 1525.
Subvention à la Presse associée du Canada: disc., 9117.
Ville d'Ottawa: disc., 9133.

D'initiative parlementaire:

Enseignement technique: disc., 1150.

QUESTIONS.

Bassin de radoub sur le canal de la Trent, 1275; concessions de terre aux volontaires du Sud-Africain, 136; édifices fédéraux à Ottawa, service d'eau, 134; nominations dans le personnel administratif, 2412; propriétés de l'Etat à Saint-Jean, 3692; séparation des détenus, 154; sous-ministre des Chs de fer et Canaux, 2869; vaisseaux de guerre sur les Grands lacs, 136.

RAPPORTS.

Journée de travail (disc.), 3060.
Nomination d'un traducteur des débats (disc.), 3222.

JAMESON, Clarence, *Digby.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

David's-Cove, quai, 1040; dragage dans Québec et Ontario, 6473; dragage dans les Provinces marit., 5056, 6033; écoles de navigation, 8945; Fox-Island, travaux de protection, 1046; Meteghan, brise-lames, 1052; phares et balises en Colombie-Angl., 8952; Pine-Brook, quai, 9253; Piper's-Cove

JAMESON, Clarence—*Suite.*

BUDGET—*Suite.*

Discussion des crédits—Suite.

(N.-E.), brise-lames, 1223; Port-Maitland (N.-E.), brise-lames, 1234; Port-Malcolm (N.-E.), quai, 1236; primes aux agents des douanes, 8974; ports, rivières et ponts, travaux divers, crédit gén., 1048; salaires des gardiens de phares, 8951; service des signaux, 8954; West-Dublin (baie de) (N.-E.) curage des abords du quai, 1258.

DOCUMENTS.

Pêche du saumon dans la rivière au Saumon (N.-E.), 1079; pêcheries de l'Atlantique, 2086; situation et traitement du personnel, 1079.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Droit d'entrée sur le poisson, 5081; passe migratoire à la riv. au Saumon, 8962; sécurité des voyageurs sur l'Intercolonial, 2403.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. des art., 1198.
Commission des ressources naturelles: disc. des art., 6719 et suiv.
Eaux navigables: disc. des art., 7340 et suiv.
Immigration: disc. gén., 5820 et suiv.; 6124 et suiv.; 6144 et suiv.; 6188 et suiv.
Insectes nuisibles: disc. des art., 5966 et suiv.
Permis aux bateaux pêcheurs: dépôt, 6966.
Service de la marine: 1re délib., 1861.
Tarif douanier: dépôt, 6967.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Tarif douanier: dépôt, 6967.

D'initiative parlementaire:

Représentation des Prov. maritimes: disc., 2932.

QUESTIONS.

Représentation de la Nouvelle-Ecosse, 2073; Transcontinental (ch. de fer), état des dépenses et composition du personnel de la commission, 169; transport du hareng, 1877; vacance de sièges sénatoriaux, 405; vapeur "Christine", 1268; vaisseaux-écoles, 2079; permis de pêche à la nasse, 1882; plaque commémorative de l'expédition de l'*Arctic*, 1688; port des journaux pour les Etats-Unis, 2082; poste de Boar's-Back, 4561, 6098; poste de Salmon-River, 3091; produits des pêcheries de harengs du Nouveau-Brunswick, 1882; commission des ressources naturelles, 3684; commission du tarif douanier à Middleton (N.-E.), 1078; congélateurs de boitte, 1685; à Barrington (N.-E.), 2081; demandes d'emploi dans la marine milit., 2079; pêcheries de homards, 4163; à Digby, 2079; agrandissement des frontières provinciales, 3344; approvisionnement de boitte, 2073; brise-lames de l'anse de Gulliver, 1274; comité des pêcheries de la commission de conservation, 5117; commissions des pêcheries, 1265.

KING, Hon. William-Lyon-Mackenzie, *Waterloo-Nord.*

Présentation, 3.

BUDGET.

Discussion des crédits:

Application de la loi des enquêtes dans les conflits industriels, 9234; commission de l'enseignement technique, 9235; dépenses casuelles du Travail, 253; traitement du personnel du Travail, 245.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Enseignement professionnel, 2809, 3388; explication sur un fait personnel, 4973, 7571; explication sur un fait personnel à M. Macdonell, 8527; main-d'œuvre étrangère, 5083.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: dépôt, 2169; 2e lect., 7277; disc. des art., 7277 et suiv.; adoption, 8384; 2e délib., 9213.
Différends industriels: dépôt, 6965.
Journée de travail: disc. gén., 1299, 1336.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: dépôt, 2626; disc., 7261.
Différends industriels: dépôt, 6965.
art., 6963, 8435; adoption, 8440.

D'initiative parlemntaire:

Enseignement technique, 1120.

QUESTIONS.

Enseignement professionnel, 3338; loi sur les conflits industriels, 1680; main-d'œuvre étrangère, abrogation de la loi y relative, 284; médailles pour actes d'héroïsme, 282; statistique industrielle, 173; syndicat du ciment, 2424.

RAPPORTS.

Journée de huit heures, dépôt du 1er rapport du comité relatif au bill n° 21, 1676; adoption, 1677; 2e rapp. dépôt, 2558; disc., 3047; 4e rapp.: dépôt et adoption, 9267; rapport annuel du ministre du Travail: dépôt, 7.

KNOWLES, William-Erskine, *Moosejaw.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Cie d'assurance de la baie d'Hudson: dépôt, 541; 2e lect., 785; 3e lect., 3678.
Divorce de dame Helena-Mellor Fleming: 1re lect., 6078; 2e lect., 6175; 3e lect., 7642.

QUESTION.

Loi sur les différends industriels, 1680.

KYTE, George, *Richmond.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Port-Malcolm (N.-E.), quai, 1230.

DISCOURS DU TRÔNE: discussion, 26.

KYTE, George—*Suite.*

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Représentation des Prov. maritimes: disc., 2869.

LACHANCE, Arthur, *Québec-Centre.*

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 5120.

LAFORTUNE, David, *Montcalm.*

Présentation, 3.

BUDGET.

Discussion des crédits:

Encouragement à la culture du tabac, 7771; expositions d'intérêt fédéral, 7777; stations agronomiques, 7747.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: observ. sur la 3e lect., 8400.

D'initiative parlementaire:

Pari aux courses: disc. des art., 6885.

LAKE, Richard-Stuart, *Qu'Appelle.*

BUDGET.

Discussion générale, 1930.

Discussion des crédits:

Terres fédérales, 8916.

DOCUMENTS.

Quart S.O., sect. 16, rg 30, tp 9, 3e mérid., 1782; quart S.O., sect. 24, rg 38, tp 10, 3e mérid., 1079.

INCIDENT.

Explication sur un fait personnel, 2564.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Gratifications aux volontaires: disc. des art., 8814.
Service de la marine: disc. gén., 5444.

QUESTIONS.

Bois de chauffage, 4315; bureau de l'inspecteur des agences domaniale à Brandon, 3113; certificats de terre aux métis, 6263; commission des champs de bataille, 3881; compensation en échange des terres publiques attribuée à l'Alberta et la Saskatchewan, 3476; concessions de terres accordées en 1909, 288; concession Warwick-Mudie, 287; distribution de graines de semence, 1058, 1262; écoles industrielles pour les jeunes Indiens, 6744; étendue des concessions de terre dans l'Alberta et la Saskatchewan, 3114; intérêt sur le prix de concessions de terre acquises par préemption, 454; percepteur de Burlington, 5279; propos du premier ministre à Toronto, 2405; recettes des pêcheries en Saskatchewan et

LAKE, Richard-Stuart—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Alberta, 1078; recettes provenant des terres publiques dans l'Alberta et la Saskatchewan, 3476; vente de terrains d'école, 6262; subventions à la Saskatchewan, 3345.

LALOR, Francis-Ramsay, *Haldimand.*

INCIDENT.

Surtaxe allemande, 3891.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 762.
Service de la marine: disc. gén., 5311

QUESTIONS.

Krick (W. W.), 882; mouvement commercial entre le Canada et l'Allemagne, 666; revenu fédéral à Dunnville, 1068.

LANCASTER, Edward, *Lincoln-et-Niagara*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Accise, traduction par M. Fréchette, 1420; édifices administratifs: divers travaux, 8582; édifice public à Rigaud, 9250; édifice public à Roberval, 980: édifice public à Shawinigan, 1002; essayerie de Vancouver, 8171 et suiv.; frais d'enquête sur le juridiction des pêcheries, 8973; levés hydrographiques des riv. Richelieu et Yamaska, 6036; monuments militaires, 9005; service de l'immigration: traitement des agents, 8619; traitement du personnel, des Pêcheries, 8967.

DOCUMENT.

Affaire Walter Blythe (disc.), 2126.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Mise en discussion du projet relatif au pari aux courses, 6755; modification de la loi des chs de fer, observ., 976; réserve forestière de la riv. Oka, 9013; retards du courrier de Montréal pour les Prov. maritimes, 9011; travaux du comité des chs de fer, 9169.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions de commerce: disc. des art., 7300.
Chutes d'eau en Colombie-Anglaise: disc. des art., 8870, 9141.
Commission des ressources naturelles: disc. des art., 6713.
Contrat d'assurance: disc. des art., 8891 et suiv.
Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén,. 780.
Immigration: disc. des art., 6168.
Loi des chs de fer (n° 145): disc. des art., 8827 et suiv.
Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5769, 7100; 2e délib., 9088.
Ligne d'embranchement de Guelph: disc. des art., 9049 et suiv.

LANCASTER, Edward—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative gouvernementale—Suite.

Ligne de la rivière à la Pluie: disc. des art., 6086.
Ligne Hamilton-Waterloo-Guelph: disc. des art., 7114 et suiv.
Loi des chs de fer (bill n° 2): dépôt, 95; disc. gén., 470; (bill n° 3): dépôt, 96; disc. gén., 475; (bill n° 4): dépôt, 97; disc. gén., 491.
Port de St-Jean: disc. des art., 8534.
Service de la marine: disc. gén., 5295; disc. des art., 7809.
Transports par eau: disc. des art., 8412.

D'initiative parlementaire:

Accidents d'automobiles: disc. gén., 9163.
Cie de transmission d'Ottawa-Montréal: disc. des art., 9032 et suiv.
Pari aux courses: disc. des art., 6906 et suiv.
Usage non autorisé d'automobile: disc. gén., 9166.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Collège militaire: discussion, 6103.

D'initiative parlementaire:

Abolition du Sénat: disc., 2087.

QUESTIONS.

Exportation de force motrice, 172; Johnson, Arthur, 5115.

RAPPORTS.

Attitude du comité dans l'affaire Lumsden (disc.), 6434.
Règlement de la Ch. des communes: disc., 8789.

LANCTOT, Roch, *Laprairie-Napierville.*

QUESTION.

Voie d'accès au pont Victoria, 6216.

LAPOINTE, Ernest, *Kamouraska.*

QUESTIONS.

Bureau administratif des chs de fer de l'Etat, 7914; conducteur de wagons-lits, 4772.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid, *Québec-Est,*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Commerce et Industrie: traitement du personnel, 437; études hydrographiques, 8938; gendarmerie du Nord-Ouest, 437, 9237; service des marées, 8938; service de la marine, 8921 et suiv.; surveillance des pêcheries, 8935; télégraphie sans fil, 8939.

DISCOURS DU TRÔNE: Renvoi de la discussion, 5; disc., 21, 39.

DOCUMENTS.

Achat du *Rainbow* et du *Niobe*: dépôt, 6264; affaire Walter Blythe (disc.), 2124; délibé-

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

rations de la conférence impériale: observ., 214; navires de guerre sur les Grands lacs (disc.), 846.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Adjudications à M. Allard, 2779; acte d'héroïsme du conducteur de train Reynolds, 3389; affaire Lumsden, fixation de la disc. à mardi, 2309; agrandissement des frontières du Manitoba, 8553; ajournement (procédures de l'), 129; application du tarif minimum américain, 2272; attitude du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5893 et suiv.; Barr, décès de ce député, 208; cadeaux aux ministres de la couronne, 9224; ch. de fer du lac St-Jean, 7679; commission des pêcheries, 2070; commission des pêcheries du Manitoba, 2271; délibérations du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5484; démissionne comme député de la ville d'Ottawa, 1785; double mandat, 7173; droit d'entrée sur le poisson, 5081; droits territoriaux au pôle Nord, 2862; étrangers dans les couloirs de la Ch., 7566; fusil Ross, 4790; griefs des colons de Labelle, 9217; lieut.-gouverneur de la Colombie-Anglaise, 554; mise en discussion du projet relatif aux paris aux courses, 6754; observ. sur un fait personnel à M. Lake, 2566; observ. sur un fait personnel à M. Lennox, 5876; paquebots de la Cie Allan, 3389; poste de Lachute, 6002; projet de marine militaire, 903; projet sur les sociétés coopératives, 2861; règlement des pêcheries internationales, 2272; sièges d'Ottawa et de Québec-Est, 848, 1390; terres des Indiens en Alberta, 122; traité des eaux internationales, 6264; traité entre le Japon et les Etats-Unis, 6080; traité Rush-Bagot, 6081; travaux de la Ch., 6220; usage réciproque des canaux, 5495; vétérans des incursions des Fénians, 7447; véto à une loi d'Ontario, 7678.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: observ. sur la 3e lect., 1904.
Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 808.
Cour d'échiquier: disc. des art., 6532.
Fonds de prévoyance des employés de l'Intercolonial: disc. des art., 1205.
Serments politiques: dépôt, 3.
Service de la marine: dépôt, 1829; disc. gén., 3116; disc. des art., 7783 et suiv.; adoption, 7923.

D'initiative parlementaire:

Accidents d'automobiles: disc. gén., 9164.
Cie d'ass. des manufacturiers du centre du Canada: 2e délib., 9090.
Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 6575 et suiv., 7087 et suiv.
Institut Notre-Dame des Missions: disc. des art., 3328.
Ligne d'embranchement de Guelph: disc. des art., 9054.
Loi sur l'inspection et la vente: observ. sur le dépôt, 546.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire—Suite.

Marchands de détail: disc. des art., 9029.
Marine marchande: disc. des art., 2281.
Pari aux courses: disc. des art., 6925.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne: disc., 195.
Création d'un département maritime: dépôt, 6866; adoption, 7681.
Encouragement des bassins de radoub: dépôt, 6625, 8523.
Enquête sur la sériation des déblais sur le Transcontinental: disc., 2460, 2752.
Loi de l'inspection et de la vente: disc., 853.
Pensions de la marine: retrait, 9177.
Personnel du service de la marine: dépôt, 5482.
Primes à la fabrication du fer: dépôt, 8781.
Subventions aux chs de fer: dépôt, 8276.
Tarif douanier: discussion. 6328.

D'initiative parlementaire:

Abolition du Sénat: disc., 2103.
Modification du règlement en ce qui concerne les questions: disc., 625.
Nomination d'un attaché canadien à Washington: disc., 1673.
Représentation proportionnelle: disc., 142.
Représentation des Prov. maritimes: disc., 2940.
Représnetation des provinces au Sénat: disc., 2116.

QUESTIONS

Adjudications à M. Allard, 2626; agrandissement des frontières provinciales, 3344; annuaire statistique du Canada, 1077; approvisionnement de boitte, 2073; arbitrage de la mer de Behring, 2867; bateau de sauvetage à Seal-Cove, 2265; bureaux de poste, création de, 657; bureau de poste de Cranborne (C.-A.), 1073; bureaux de poste au Nord-Ouest, 1682; boîtes à lettres enlevées et pillées, 663; capitaine Nooman, 1458; capitation sur les Chinois, 8272; chantiers maritimes sur les Grands lacs, 892; chasse au phoque, 2421; Cie de publication du *Whig*, 2562; commis parlementaires, 4774; commission de conservation des ressources naturelles, 1681; commission internationale des pêcheries, 3687; concessions de terre aux vétérans de 1866-67, 2308; congélateur de boitte de Barrington (N.-E.), 2082; construction d'une drague à Sorel, 3337; convention avec l'Alberta pour les services de la gendarmerie du Nord-Ouest, 891; dépenses effectuées dans le St-Laurent, 3346; distribution des lettres à Sydney (N.-E.), 1071; élévateur de Grenfell, 2560; emplois dans la marine canadienne, 2079, 2868, 9276; équipage du navire *Earl Grey*, 3684; gardien du phare de Carousel, 2415; île Douglas, 3343; Imperial Export Co., 1161; inspecteurs des graines, 3679; itinéraire postal Powassan-Nipissing-Rastoul, 111; lieutenant-gouverneur de la Colombie-Anglaise), 401; maître de port à Halifax, 2564; Manitoba, limites de la

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

province, 135; mouvement des graines, 467; navires de l'Etat, 3681; navire *William-Joliffe*, 2308; New-Brunswick Coal & Railway Co., état des poursuites intentées contre elle, 173; Owen-Sound, édifice public, 171; (pr M. Brodeur) paiements effectués au journal le *Whig*, 1878; pêcheries de homards à Digby, 2079; pêcheries de la prov. de Québec, 7313; (pr Brod.), permis de pêche à la nasse, 1882; phares de Bass-River et de Little-Dyke, 2560; phare de l'île Spencer, 3478; port des lettres pour Barrie et Allandale, 174; Postes (absence du ministre des), 279; poste rurale dans Elgin-Est 27; poste de sauvetage de Souris (I.P.-E.), 7443; produits exportés, 4880; produits des pêcheries de harengs du Nouveau-Brunswick, 1882; propos du premier ministre à Toronto, 2415; recettes postales à Dunnville, 1068; rentes viagères de l'Etat, 404, 2261; représentation de la Nlle-Ecosse, 2073; sénateurs Jones et Frost, 2309; service du courrier dans Frontenac, 7444; service du courrier entre Rivière-Hébert et Minudia (N.-E.), 1458; service de la marine, 6101; service postal dans Algoma, 1077; service postal dans les villégiatures, 469; service à vapeur aux îles de la Madeleine, 7444; sténographie des comités, 9109; succession du sénateur Ferguson, 1454; terres offertes à la colonisation, 282; traduction des délibérations de la conférence impériale, 988; Transcontinental (ch. de fer): ouverture à l'exploitation de la section Est, 3887; transport du courrier du ch. de fer au village de Grenville, 135; vacances de sièges sénatoriaux, 405; vaisseaux-écoles, 2080; vaisseaux-écoles (passage des) dans les canaux canadiens, 110; vaisseaux de guerre, acquisition de, 2081, 3092; achats de l'amirauté anglaise, 2263; vaisseaux de guerre sur les Grands lacs, 105, 136, 1444; voyage de lord Kitchener, 7914; *Weekly Report*, 3679.

RAPPORTS.

Attitude du comité relatif à l'affaire Lumsden, 6354.
Commission des eaux limitrophes: dépôt, 217.
Directeur général des Postes: dépôt, 7.
Gendarmerie du N.-O.: dépôt, 1826.
Journée de travail (disc.), 3050.
Liste des actionnaires des banques: dépôt, 6078.
Ministre du Commerce et de l'Industrie: dépôt, 7,654.
Nominiation d'un traducteur des débats (disc.), 3221.
Règlement de la Chambre des communes: dépôt, 8269; disc., 8784 et suiv.
Renvoi du rapp. de l'auditeur gén. au comité des comptes publics, 646.
Réorganisation du personnel de la Chambre: dépôt, 6744; retrait, 8275.
Pêcheries de homards (disc.), 8514.

DIVERS.

Adresses:
Adresse d'adieu à Son Exc. le Gouverneur général, 9172.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

DIVERS—*Suite.*

Adresses—Suite.
Communication d'un message de Son Exc. le Gouverneur général, relatif à l'adresse en réponse au discours du Trône, 1677.
Propose que l'adresse en réponse au discours du trône soit grossoyée et présentée à Son Excellence, 95.

Ajournements:
Du Mercredi des cendres, 3226; de l'Immaculée Conception, 974; de Noël, 1371; de Pâques, 6000.

Comités:
Bibliothèque (composition du comité de la), 167; comités permanents, 5, 159; impressions (composition du comité des), 167; ordres permanents (composition du comité des), 167; règlement de la Chambre composition du comité chargé de l'examiner, 1372, 1522; représentation proportionnelle, nomination d'un comité d'étude, 451; sériation des déblais du Transcontinental (composition du comité d'enquête), 3113
Délais de réception des pétitions relatives aux bills privés, 1689.
Délégués à la conférence avec le Sénat, 9271.
Mise en discussion des projets d'intérêt privé, 8800.
Motion d'ordre, 2344.
Nomination d'un messager, 396.
Séances du mercredi soir, 4564; du samedi, 8520; du matin, 6440.

LAVERGNE, Louis, *Drummont-et-Arthabaka.*

DOCUMENTS.

Gazette d'Arthabaska, 2268.

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:
Chemin de fer des Cantons de l'Est: dépôt, 399; 2e lect., 585.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:
Enseignement technique: disc., 1156.

LAW, Bowman-Brown, *Yarmouth.*

BUDGET.

Disc. générale, 1967.

LEMIEUX, Hon. Rodolphe, *Gaspé.*

BUDGET.

Discussion des crédits:
Appointements d'un directeur du service ambulant, 6073; Bécancour (riv.), 4087 et suiv.; le Bic, 4094; Cap-à-l'Aigle, 4105; Gaspé, 4117; Grande-Rivière, 4128; départ. des Postes, service extérieur (suppl.), 6070; frais divers, 8267, 9254; dépenses casuelles des Postes (suppl.), 5916; fl. St-Laurent, 4463 et suiv.; St-André de Kamouraska, 4471; Ste-Anne-des-Monts, 4475; service à vapeur entre Rivière-Ouelle et Tadoussac,

LEMIEUX, Hon. Rodolphe—*Suite.*

BUDGET—*Suite.*

Discussion des crédits—Suite.

6025; traitement du personnel des Postes, 7012, 7042 et suiv.; services extérieurs, 8265.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Cotton's Weekly, 6222; distribution des objets de correspondance, 8530; franchise postale, 8200; langue française au télégraphe, 8655; omission du compte rendu des débats, 8284; poste de Dauphin, 3311; poste de Lethbridge, 8183; poste de Markham, 3312; poste de Winnipeg, 3310; service postal le dimanche, 3094.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Câbles sous-marins: dépôt, 2254; disc. gén., 6343; disc. des art., 6347, 2e délib., 8808.
Loi des postes: dépôt, 6744; disc. gén., 6961; disc. des art., 7700; adoption, 7718.
Loi sur les télégraphes: dépôt, 2255; disc. des art., 6348; 2e délib., 8809.
Loi des télégraphes: dépôt, 9211; adoption, 9213.
Personnel administratif: disc. des art., 7699.
Service de la marine: disc. gén., 3189.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Magistrature de Québec et du Manitoba: disc., 7354.
Personnel administratif: dépôt, 6440; disc., 7329.

QUESTIONS.

Administration des postes, 6099; bureau auxiliaire des postes, 3887; bureau de poste auxiliaire à Toronto, 3888; courriers convoyeurs, 5890, 6745; courrier de Dunkin, 4560; courrier de Milledgeville (N.-B.), 4778; courrier de St-Simon, 4164; distribution des objets de correspondance, 8272; durée des vacances parlementaires, 2624; *Cotton's Weekly*, 4777; entreprise O'Brien et Fowler, 3688; entreprise McArthur, 3688; examens du service des postes, 2417; fermeture des bureaux de poste le dimanche, 3883; livres obscènes, 7912; pénalités pour infractions à la loi postale, 1419; port des journaux pour les Etats-Unis, 2082; poste de Boar's-Back, 4561, 6098; poste de Central-Park, 2308, 2420; poste de Delisle, 4775; poste le dimanche, 3883; poste de Dixon, 3479; poste de Dolbeau, 4776; poste de Lethbridge, 4160; poste de Métabetchouan, 4775; poste de New-Westminster, 3115; poste de Pictou, 3687; poste de Salmon-River, 3091; poste de Windygates, 3092, 3346; poste de Troy (N.-E.), 7675; poste de Williamsville, 7674; poste de Winnipeg, 3681; règlements relatifs à la franchise postale, 2265; service du courrier à Blairmore, 8274; service du courrier à Letellier, 7676; service du courrier entre Scotsburn et Loganville, 2417; service des dépêches de Québec à Lévis, 6744; service des dépêches entre Quesnel et Fort-George, 7314; service postal dans le comté de Frontenac, 5389; traitement des inspecteurs des postes, 3345.

LENNOX, Haughton, *Simcoe-Sud.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Cap-à l'Aigle, 4106; Chatham (déviation de la voie ferrée), 3032 et suiv.; Chicoutimi, 4110; édifice public à Roberval, 980; édifice public à St-Jacques-l'Achigan, 1007; études et tracé d'une voie à la baie d'Hudson, 3237; Grand-Méchin, 4124; matériel de dragage, 5020; nouvel édifice administratif, 7554; pont de Québec, 3249; service ambulant des postes, 6074; Transcontinental national, 8779; études et construction, 5547 et suiv.

DOCUMENTS.

Correction d'une évaluation, 3693; Transcontinental (ch. de fer), estimation de travaux de déblai, 678; état relatif aux travaux de la section Est, lots B et F, 1782—autre état relatif aux travaux, 2424; note relative à la sériation des déblais, 3347: dossier concernant l'ingénieur McIntosh, 1782; passages à niveau, 289.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Affaire Clarry, 6437; attitude du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5894; explication sur un fait personnel, 5870; inondations de la Trent, 4977, 5497 et suiv.; négociations relatives au tarif douanier, 6078, 6219; traitement des immigrants, 8383; Transcontinental (ch. de fer): frais de construction, 8656 et suiv.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Cour d'échiquier: disc. des art., 6529 et suiv.
Fonds de prévoyance, des employés de l'Intercolonial: disc. des art., 1202 et suiv.
Immigration: disc. des art., 5842, 6164.
Numéraire: disc. des art., 6992.
Personnel administratif: disc. des art., 7687.

D'initiative parlementaire:

Ch. de fer de colonisation du nord de Québec: disc. des art., 6038.
Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5786, 7034; 7086 et suiv.
Contrefaçon (bill n° 41), disc. gén., 851, 2e lect., 853.
Droits d'auteur: dépôt, 451.
Ligne de l'Est de la baie James: disc. des art., 6081.
Ligne de Manitoulin et de la rive Nord: disc. des art., 3625.
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5017, 5083 et suiv.; 5525, 5574.
Ligne du Nord et Ouest d'Ottawa: disc. des art., 1442.
Ligne de Prince-Albert à la baie d'Hudson: disc. des art., 5110.
Loi des chs de fer (bill n° 4): disc. gén., 497.
Marchands de détail: observ. sur le renvoi, 8270.
Minotiers du Dominion: disc des art., 3678, 4095.
Restigouche Boom Co'y: disc. des art., 6515 et suiv.

LENNOX, Haughton—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Collège militaire: discussion, 6105.
Convention suppl. franco-canadienne, 181.
Minerai de zinc: discussion, 6120.
Ville d'Ottawa: disc., 9135.

D'initiative parlementaire:

Affaire Lumsden, 2464.

QUESTIONS.

Arbitrage relatif au Grand-Tronc-Pacifique, 2255; Clarry (L.-F.), 6100, 6746, 7911; enquête Hodgins, 7442; Holland (riv.), travaux d'amélior., 403, 659; ingénieur B. Bourgeois, 3343. 3886; livres obscènes, 7912; McIntosh (M.), 886; monnaie d'or détenue par l'Etat, 3480; pont de Québec (piles du), 888; dépenses, 6747; intérêts payés à la cie, 661; état financier de la cie, 3682; port des lettres pour Barrie et Allandale, 174; Transcontinental (ch. de fer), estimation des déblais, 271, 273, 406, 2865, 2256, 2424; dépenses, 6747; rapport de la commission, 655; payements effectués sur l'état des travaux, 2258; état des travaux dans la section McArthur, 2408; entreprise O'Brien, Fowler et McDougall, 3477; réclamations des ingénieurs, 2259; Trent (canal de la), levés hydrographiques, 175; inondations, 3947.

RAPPORTS.

Affaire Lumsden: date de la disc. du 4e rapp. du comité d'enquête, 6142; discussion, 6352.
Journée de travail (disc.), 3049.
Renvoi du rapport de l'auditeur gén. au comité des comptes publics, 634.
Sériation des déblais du Transcontinental: disc. d'un rapp. du comité d'enquête, 4307.

LEWIS, Edward-Norman, *Huron-Ouest.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Agent commercial du Canada à Washington, 4972; Barr (décès de M.), 399; correspondants parlementaires, 4975; négociations relatives au tarif douanier, 6218; propreté du papier-monnaie, 7571; rang officiel des consuls étrangers en Canada, 901; télégraphie sans fil, 3311; travaux de la Ch., 6221.

DISCOURS DU TRÔNE: discussion, 83.

DOCUMENTS.

Affaire Walter Blythe (disc.), 2123 et suiv.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4657.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6653 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Accidents d'automobiles: dépôt, 209.
Attentat et violences corporelles: dépôt, 1436.
Charge des navires: dépôt, 167.
Formule du serment: dépôt, 1982.
Immigration: dépôt, 3309.

LEWIS, Edward-Norman—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire—Suite.

Inspection des navires: dépôt, 541.
Loi des chs de fer (bill nᶜ 66): dépôt, 1370.
Port illégal d'armes offensives: dépôt, 211.
Télégraphie sans fil à bord des navires: dépôt, 168.
Utilisation de la lumière du jour: dépôt, 1438.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Modifications du règlement en ce qui concerne les questions: dépôt, 1624, 1633.
Nomination d'un attaché canadien à Washington: dépôt, 1672; retrait, 1676.

QUESTIONS.

Immigrants des pays européens, 8275; organisateurs de compagnies, 5387; propreté du papier-monnaie, 8653.

LOGGIE, William-Stewart, *Northumberland.*

BUDGET.

Discussion générale, 2298, 2336, 2345.

LORTIE, Joseph-Arthur, *Soulanges.*

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 5351.

LOW, Thomas, *Renfrew-Est.*

Canal de la baie Georgienne, 3733.

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Ligne d'Ontario-Ottawa, 1re lect., 2945; 2e lect., 3262; 3e lect., 6039.

MACDONALD, Edw.-Norman, *Pictou (N.-E.)*

BUDGET GÉNÉRAL.

Discussion des crédits:

Stations agronomiques, 7746.

BUDGET DES CH. DE FER ET DES CANAUX.

Discussion générale, 3011.

DOCUMENTS.

Poursuites instituées par M. Preston, 692.
Moyens de communication de l'île du Prince-Edouard (disc.), 3370; attitude du comité relatif à l'affaire Lumsden (disc.), 5881 et suiv.

INCIDENTS.

Frais de construction du Transcontinental, 8720.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1179. 2330; coalitions de commerce: disc. des art., 7290; 8286 et suiv.

MACDONALD, Edw.-Norman—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite*

D'initiative gouvernementale—Suite.

Chutes d'eau en Colombie-Anglaise: disc. des art., 9154.
Fonds de prévoyance des employés de l'Intercolonial: disc. gén., 1201; disc. des articles, 1203 et suiv.
Gratifications aux volontaires: observ. sur le dépôt, 5275; disc. gén., 6738; disc. des art., 8493.
Service de la marine: disc. gén., 3577, 3780; disc. des art., 7866.
Transports par eau: disc. des art., 8418.

D'initiative parlementaire:

Cie d'assurance la Phœnix: dépôt, 541; 2e lect., 785; 3e lect., 1443.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Enquête sur la sériation des déblais du Transcontinental: disc., 2545.

D'initiative parlementaire:

Pavement de l'avocat dans l'enquête Lumsden, 9269: adoption, 9269.

QUESTIONS.

Intercolonial (ch. de fer), pouvoirs du bureau administratif, 659.

RAPPORTS.

Attitude du comité dans l'affaire Lumsden, (disc.), 6408.
Journée de travail (disc.), 3050.
Renvoi du rapport de l'auditeur général au comité relatif à l'affaire Lumsden (disc.), 5485.

MACDONELL, Angus-Claude, *Toronto-Sud.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Saint-Laurent (fl.), 4465; Trois-Rivières, 4491.

DOCUMENTS.

Réserve militaire, 2268.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Explication sur un fait personnel, 8526; naufrage du bac transb. *Bessemer n° 2*, 1689; projet sur les différends industriels, 7315; traitement des immigrants, 7318.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Eaux navigables: disc. des art., 6570.
Ferme Baby: disc. des art., 6273.
Journée de travail: disc. gén., 1282.
Viandes et conserves: disc. des art., 6668.

D'initiative parlementaire:

Banque Dominion: 1re lect., 5927; 2e lect., 6175; 3e lect., 7168.
Cie de transmission du Saint-Laurent: disc. des art., 5791.
Différends industriels: dépôt, 268; 2e lect., 1369.

MACDONELL, Angus-Claude—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire—Suite.

Ligne Hamilton-Waterloo-Guelph: disc. des art., 7106 et suiv.
Ligne Toronto and Eastern: disc. des art., 7139 et suiv.
Loi des chs de fer: dépôt, 269; 2e lect., 1369.
Loi électorale: dépôt, 267; 2e lect., 1339; disc. des art., 1341.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Enseignement technique, (disc.), 1107.

QUESTIONS.

Casernes de Lambton, 282; courriers convoyeurs, 6745; étendue des terres concédables, 3086; importations d'ardoises et crayons, 6863; main-d'œuvre étrangère, abrogation de la loi y relative, 284; médailles pour actes d'héroïsme, 282; pêcheries de l'Atlantique au tribunal de La Haye, 283; plans de l'édifice de la rue Sussex, 6525; postes de sauvetage, 4162; terrains militaires sur la riv. Humber, 3345; traités avec les Etats-Unis, 280.

MACLEAN, William-Findlay, *York-Sud.*

BUDGET.

Discussion générale, 1720.

Discussion des crédits:

Service à vapeur avec Cuba, 6023.

DISCOURS DU TRÔNE: discussion, 51.

INCIDENT.

Service des trains, 397.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1190; disc. des art., 1196.
Coalitions de commerce: observ. sur la 3e lect., 8390 et suiv.
Commission des ressources naturelles: disc. gén., 6688.
Loi des télégraphes: disc. des art., 9212.
Service de la marine: disc. gén., 5427; disc. des art., 7822 et suiv.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6633.
Ville d'Ottawa: disc. des art., 9205.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5763.
Pari aux courses: disc. des art., 6861, 6867.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Commission des ressources naturelles: observ. sur le dépôt, 6000.
Convention supplémentaire franco-canadienne: disc., 201.
Modification du tarif douanier: disc., 6311, 9189.
Nomination d'un comité chargé d'examiner le règlement, 1524.

MACNUTT, Thomas, *Salcoats.*

INCIDENT.

Ch. de fer de la baie d'Hudson, 7570.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 5374.

MADDIN, James-William, *Cap-Breton.*

BUDGET.

Discussion générale, 3022.

DOCUMENTS.

Moyens de communication de l'île du Pr.-Édouard (disc.), 3373; distribution des lettres à Syney (N.-E.), 1079.

INCIDENT.

Représentation de Québec et d'Ottawa, 1387.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Journée de travail: disc. gén., 1306.

D'initiative parlementaire:

Pari aux courses: disc. gén., 6851; disc. des art., 932, 6931.

QUESTIONS.

Brise-lames de Gull-Cove, 7169; distribution des lettres à Sydney (N.-E.), 1071; sociétés de pêcheurs pour l'emmagasinage de la boitte, 1072; quai de Grand-Mira-Cove, 7169.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3079.

MAGRATH, Charles-Alexander, *Medicine-Hat.*

BUDGET.

Discussion générale, 2027.

Discussion des crédits:

Affaires indiennes: frais généraux, 8255; édi- public à Lethbridge, 613; édifice public à Roberval, 994; Saskatchewan du Nord, 4522.

DOCUMENTS.

Bureau de poste de Lethbridge, 1459; création d'une station agronomique à Lethbridge, 2269; modification de la loi d'irrigation, 2269; réserve des Pieds-Noirs, 3348; terrains de gares dans sect. 29, tp 9, 22e rang, 678.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Explication sur un fait personnel, 9294; frais de construction du Transcontinental, 8703; poste de Lethbridge, 8181.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Immigration: disc. gén., 5823.
Journée de travail: disc. gén., 1295.
Service de la marine: disc. gén., 4577.

MAGRATH, Charles-Alexander—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire:

Terres fédérales: dépôt, 3880.

QUESTIONS.

Bureau de poste de Lethbridge, 675, 4160; gisements houillers dans l'Alberta, 1066; population du Canada, 5117; quart N.-E., sect. 31, rg 24, tp 30, 4e mérid., 7308; soin des immigrants à Medicine-Hat, 2421; voies fluviales, 3337.

MAJOR, Charles, *Labelle.*

INCIDENT.

Griefs des colons de Labelle, 9213.

QUESTION.

Barrages de la rivière du Lièvre, 1877.

MARCIL, Hon. Charles, Orateur, *Bonaventure.*

Discussion des crédits:

St-Charles-de-Caplan, 4477.

COMMUNICATIONS.

Clôture de la 2e session de la 11e législature: message du Gouverneur gén., 9270.
Conférence avec le Sénat: communication d'un message du Sénat, 9270.
DISCOURS DU TRÔNE: lecture du texte à la Chambre, 3.
Elections partielles: de MM.. Allard, 3672; Best, 1828; Douglass, 3; Fortier, 3; King, 3; Lafortune, 3; Sperry, 1828; Wilcox, 653.
Invalidation de l'élection de Lotbinière, 1.
Lettre de convocation aux collèges électoraux: de Dufferin, 652; de Lotbinière, 1; d'Ottawa, 1826.
Ouverture de la 2e session de la 11e législature, 1.
Régie interne: composition de la commission, 99.
Sanction de lois, 973, 5939, 7001.
Tableau d'avancement du personnel du bureau conjoint de distribution, 653.
Vacances de sièges électoraux: d'Essex-Nord, 3; de Lunenburg, 3; de Middlesex-Ouest, 3; de Montcalm. 2; de Strathcona, 2; de Waterloo-Nord, 2.
Validation d'élections contestées: de Montmagny, 20; de King (I.P.-E.), 267; de Queen (I.P.-E.), 267; de Bellechasse, 3672.

DÉCISIONS.

Application de l'art. 48 du règlement, 653.
Décision motivée relative à la disc. du projet sur le pari aux courses, 6760.
Décision relative au dépôt du bill n° 88, relatif aux concessions de terre, 1827.
Décision sur la faculté d'option d'un membre élu dans deux circonscriptions, 880.
Décision relative à la procédure des questions, 1677.
Décision relative à la procédure de retrait concernant les motions, 1892.
Formalités de la délibération des amendements du Sénat, 6095.

MARCIL, Hon. Charles, Orateur—*Suite.*

DÉCISIONS—*Suite.*

Formalité du dépôt de documents, 2775.
Observ. sur question relative au fusil Ross, 1622.
Ottawa & Québec-Est (sièges d'): option de sir W. Laurier, 847.
Rejet d'une pétition, 1676.

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:
Restigouche Boom Co'y: disc. des art., 6516.

RAPPORT.

Rapport de la bibliothèque: dépôt. 5.

MARSHALL, David, *Elgin-Est.*

Discussion des crédits:
Bureau de poste à Maisonneuve, 734.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:
Service de la marine: disc. gén., 5182.

QUESTIONS.

Matériel de sauvetage, 465; pierre de l'édifice de la rue Sussex, 5890; Port-Bruce, amélioration du port, 276; poste rurale dans Elgin-Est, 276.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3073.

MARTIN, Alexander-Munro, *Wellington-Nord.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:
Transports par eau: disc. des art., 8415.

D'initiative parlementaire:
Minotiers du Dominion: disc. des art., 4146

MARTIN, Médéric, *Montréal, div. Ste-Marie.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:
Insectes nuisibles: disc. des art., 5972.

D'initiative parlementaire:
Loi des chs de fer: 1re lect., 399; 2e lect., 2287.

MARTIN, William-Melville, *Regina.*

BUDGET.

Discussion générale, 1757.

INCIDENT.

Round robin relatif aux travaux de la Ch.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:
Primes aux volontaires: disc. gén., 6740.

D'initiative parlementaire:
Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5767.

MARTIN, William-Melville—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire—Suite.
Ch. de fer central de la Saskatchewan: 1re lect., 2459; 2e lect., 2865; 3e lect., 5018.
Divorce de Alexander-Augustus Barthelmes: 1re lect., 5570; 2e lect., 6039; 3e lect., 6483.
Divorce de James-Alexander-Hurst Forster: 1re lect., 8780; 2e lect., 8801; 3e lect., 9085.
Institut Notre-Dame des Missions, 1re lect., 1616; 2e lect., 2026; disc. des art., 3314.
Ligne d'Alberta-riv. de la Paix: 1re lect., 8383; 2e lect., 8801; 3e lect., 9085.
Ligne de Brockville-Ottawa-St-Laurent: 1re lect., 5570; 2e lect., 6039.
Marchands de détail: disc. des art., 8854.
Pari aux courses: disc. gén., 935, 6818.

QUESTION.

Elévateur de Grenfell, 2560.

MAYRAND, Hormisdas, *Maskinongé.*

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:
Ch. de fer du St-Maurice: dépôt, 1160; 2e lect., 1408; 3e lect., 2383.

McALLISTER, Duncan, *King-et-Albert.*

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:
Service de la marine: disc. gén., 5155.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:
Affermage de l'Intercolonial, 2437.

McCALL, Alexander, *Norfolk.*

BUDGET.

Discussion générale, 1750.

Discussion des crédits:
Bing-Inlet, 3660; bois créosoté, 3648.

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:
Pari aux courses: disc. gén., 6793; disc. des art., 6857, 6937.

McCARTHY, Maitland, *Calgary.*

DOCUMENTS.

Cession de la réserve St-Pierre, 435; terrains concédés à la compagnie immobilière du sud de l'Alberta, 1782.

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:
Divorce de Hope-Eileen-Moreland Drinkle, 1re lect., 3308; 2e lect., 3436; 3e lect., 3678.

QUESTIONS.

Bureaux de poste au Nord-Ouest, 1682; importation au Yukon, 3690; pétrole à Athabaska, 3690; transfert de terrains militaires à Calgary, 1274.

McCOIG, Archibald-Blake, *Kent-Ouest.*

INCIDENT.

Rondeau, 7317.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6669.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Primes au pétrole: disc., 7367.

McCOLL, John, *Northumberland (Ont.).*

Canal de Saint-Clair à Erié: 1re lect., 3482; 2e lect., 3633; 3e lect., 5802.
Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5795.
Pari aux courses: disc. gén., 925.

McCRANEY, George-Ewan, *Saskatoon.*

INCIDENT.

Rétrocession de la réserve St-Pierre, 7530.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Représentation des Prov. maritimes: disc., 2908.

RAPPORT.

Cie de transmission d'énergie d'Ottawa-Montréal: observ., 6862; adoption, 6965.

McGIVERIN, Harold-Buchanan, *Ottawa.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Chemin de fer Nord et Ouest d'Ottawa: dépôt, 399; 2e lect., 585; disc. des articles, 1441; adoption, 1443,
Cie d'assurance-vie Union: dépôt, 399; 2e lect., 585; 3e lect., 2353.
Cie du canal de Montréal-Ottawa-baie Georgienne: dépôt, 1160: 2e lect., 1408.
Mond Nickel Co'y: 1re lect., 1828; 2e lect., 2026.

McINTYRE, Gilbert-H., *Perth-sud.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Bureau de poste à Maisonneuve,—rappel au règlement, 725; édifice public à Hillsborough (rappel au règlement), 620; édifice public à Mitchell, 7903.

McKENZIE, Daniel, *Cap-Breton-Nord.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Burks-Head, brise-lames, 1033; Pictou (île de), travaux divers, 1055.

PROJETS DE LOI.

D'initative gouvernementale:

Chs de fer de l'Etat: disc. des art., 9211.
Journée de travail: disc. gén., 1315.

McKENZIE, Daniel—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire—Suite.

Protection des eaux navigables: disc. gén., 5991.
Service de la marine: disc. gén., 4594.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Affermage de l'Intercolonial, 2446.

D'initiative parlementaire:

Représentation des Prov. maritimes: disc., 2925.

McLEAN, Hugh-Havelock, *Sunbury-et-Queen.*

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4016.

McLEAN, Murdo-Young, *Huron-Sud.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Fl. Saint-Laurent, section Kingston-Brockville, 4083.

INCIDENT.

Explication sur un fait personnel, 5487.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine, 4668.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: disc., 7244.

MEIGHEN, Arthur, *Portage-la-Prairie.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Encouragement de l'usage de la réfrigération, 7759; observatoire d'Ottawa, 564; rapide de St-André, 6447; traitement du personnel des Affaires indiennes, 380.

DOCUMENTS.

Honoraires d'avocats dans acquisition de terrains par l'Etat, 677.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Commerce des grains de l'Ouest, 8761; franchise postale, 8218; Ottawa et Québec-Est, option de sir W. Laurier, 847; quai de Richibouctou, 8121 ; représentation de Québec et d'Ottawa, dépôt, 1378; rétrocession de la réserve St-Pierre, 7535.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrat d'assurance: disc. des art., 8893 et suiv.
Gratifications aux volontaires: disc. des art., 8490.
Journée de travail: disc. gén., 1337.

MEIGHEN, Arthur—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire—Suite.

Loi des chs de fer: disc. des art., 8833.
Service de la marine: disc. gén., 5370.

D'initiative parlementaire:

Loi des chemins de fer: dépôt, 826; disc. gén., 2275.
Loi électorale: disc. des articles, 1354.
Loi des liquidations: dépôt, 1259; 2e lect. : 3e lect., 9166.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Pari aux courses: disc. des art., 6911.
Enquête sur la sériation des déblais du Transcontinental, 2689.

QUESTIONS.

Accusations contre un fonctionnaire à Québec, 8519; concession du quart S.-O. de la sect. 16, tp 19, rg 20, 4e mérid., 7676; quart S.-O., sect. 18, tp 19, rg 20, 4e mérid., 7308; paiements faits à M. Norris, 2869.

RAPPORTS.

Attitude du comité dans l'affaire Lumsden (disc.), 6427.
Journée de travail (disc.), 3069.

MIDDLEBRO, William-Sora, *Grey-Nord.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Edifices publics neufs à Ottawa, 581; musée Victoria, 597.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Attitude du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5902; fonctionnaires des services extérieurs, 7320; franchise postale, 8198; magistrature en Colombie-Anglaise, 18; rétrocession de la réserve St-Pierre, 1487.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne: disc, gén., 775.
Journée de travail: disc. gén., 1288.
Service de la marine: disc. gén., 3390.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5629 et suiv., 6590, 6704.
International Waterways, Canals and Construction Co.: disc. des art., 2827.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Enquête sur la sériation des déblais du Transcontinental, 2633.
Primes au pétrole: disc., 7378.

QUESTIONS.

Flottille canadienne dans les eaux intérieures, 7909; Owen-Sound, édifice public, 171.

MILLER, Henry-Horton, *Grey-Sud.*

BUDGET.

Discussion générale, 1593.

Discussion des crédits:

Bâtiments militaires, 1029; essayerie de Vancouver, 8180.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Explication sur un fait personnel, 4164; franchise postale, 8205.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrat d'assurance: disc. des art., 8883.
Insectes nuisibles: disc. des art., 5950.

D'initiative parlementaire:

Cie d'ass. de Montmagny: disc. des art., 2304.
Loi de l'intérêt: dépôt, 129; disc. gén., 524, 537; retrait, 1277.
Loi de l'intérêt: dépôt, 1439; 2e lect., ; disc. des art., 2273.
Pari aux courses: dépôt, 98; disc. gén., 905, 965, 6756 et suiv.; disc. des art., 6934, 7643.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Abolition du Sénat, 2102.
Prévention de la tuberculose, 1497.

QUESTION.

Dépenses effectuées pour la prévention des épizooties et des maladies contagieuses chez l'homme, 1457.

DIVERS.

Suspension du règlement relatif aux projets émanant du Sénat, 8780.

MOLLOY, John-Patrick, *Provencher.*

DOCUMENTS.

Frontières du Manitoba.

INTERPELLATION.

Rétrocession de la réserve St-Pierre, 7507.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Primes aux volontaires: disc. des art., 8503.
Service de la marine: disc. gén., 5186.

MONK, Frederick-Debartzch, *Jacques-Cartier.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Bécancour, 4086 et suiv., 4098; pont de Québec, 3255.

DISCOURS DU TRONE, discussion, 46.

DOCUMENTS.

Action judiciaire de la N. A. Trading Co'y contre le roi, (disc.), 1636, 1668; affaires en délibéré à la cour supérieure du Bas-Canada: demande motivée, 1892; bureaux succursales des postes à Montréal: demande motivée, 1671; canal de la baie

MONK, Frederick-Debartzch—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Georgienne (disc.), 3759 ; courrier d'Angleterre, 5808; état du personnel de l'organisation de la défense navale, 1635; frais de la dernière conférence interimpériale, 1079; instructions relatives à la nomination de commis parlementaires, 2425 ; mission de M. Preston au Japon, 344; opérations du syndicat péager de Montréal, demande motivée, 1669; ponts du canal de Beauharnois, 2426; prairies (riv. des), 117 ; quais dans le comté de Jacques-Cartier, 112.

Convention commerciale avec l'Allemagne, 4053; fusil Ross, 1621; Harland & Wolff, 1440; juridiction fédérale sur les compagnies financières, 3387; observ. sur un fait personnel à M. Miller, 4168; projets de la conférence impériale, 904; projet sur les sociétés coopéatives, 2860.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 800.

Immigration: disc. gén. 5812.

Service de la marine: 1re délibération, 1835, 1868; disc. gén., 3157.

D'initiative parlementaire:

Cie d'ass. Merchants and General: 1re lect., 1678; 2e lect., 2026; disc. des art., 2864; 3e lect., 3261.

Institut Notre-Dame des Missions: disc. des articles, 3318.

Loi de l'intérêt: disc. gén., 531.

Loi des terres fédérales, observ. sur le dépôt, 3881.

Pari aux courses: disc. gén., 919.

Sociétés coopératives de crédit: dépôt, 356; 2e lect., 3385.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne, 178.

D'initiative parlementaire:

Modification du règlement en ce qui concerne les questions, 1629.

Représentation proportionnelle: dépôt, 140.

Séparation des détenus: dépôt, 147.

QUESTIONS.

Achat de navires de guerre, 2081, 3092; annulation des concessions de terre à la cie de la rivière de la Paix, 1622, 1454; assurance (contrat d'), 831; avances de graines de semence, 662; bouée d'Old-Proprietor, 133; chenal du St-Laurent, 888; Chevalier (major), 670 ; concessions de terres dans les réserves indiennes, 828; concessionnaires du canal de Beauharnois, 3946; conférence sur la défense impériale, frais, 828; construction d'une drague à Sorel, 3337; convention franco-canadienne, abrogation, 289 ; déf. impériale, frais de la conférence, 673; Gervais (Alphonse), 6523; immigration française, travail des agents, 835; LeBel (Wenceslas), 674; ligne panbritannique, 281 ; Lizotte (Luc), 675; mouillages dans le port de Montréal, 5804; pont de Québec, composition et fonctions

MONK, Frederick-Debartzch—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

de la commission d'ingénieurs, 106; Saint-Charles (rivière), lots de rive, 132, 452, 657; service de la marine, 6101; Transcontinental (ch. de fer), embranchement du lac Supérieur: dates, importance et exécution des marchés passés, 170; état des travaux et prix du marché, 169; troisième centenaire de Québec (fêtes du): état des frais, 831.

RAPPORTS.

Renvoi du rapport de l'auditeur général au comité des comptes publics, 637.

MURPHY, Hon. Charles, *Russell.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Traitement du personnel des Affaires extérieurs, 353; traitement du personnel du secrétariat d'Etat, 353.

INCIDENT.

Attribution de la médaille Albert au conducteur Reynolds, 4450.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Tempérance: dépôt, 7565; disc. des art., 8801; adoption, 8802.

D'initiative parlementaire:

Pari aux courses: disc. gén., 960.

QUESTIONS.

Angus, William, 3343; boîte de scrutin, modèle Ferguson, 7676; chartes de compagnies: conditions d'octroi, 897; conférence sur l'autorisation des compagnies, 7311; coût des élections fédérales; coût du fonctionnement du Sénat, 2411; coût des listes électorales, 662; défense milit. de Québec et du fl. St-Laurent, 7909; flottille canadienne dans les eaux intérieures, 7910; fourniture du poisson au pénitencier de New-Westminster, 7911; nominations dans le personnel administratif, 2412; paiements faits aux journaux de Québec, 3683; publication de l'Index analytique des Débats, 2256; règlement de la commission internationale des pêcheries, 399; Sinclair, John, 6863; traités avec les Etats-Unis, 281.

RAPPORTS.

Annuaire du personnel administratif: dépôt, 1836.

Commission du service civil: dépôt, 1436.

Impressions et papeterie: dépôt, 7673.

NANTEL, Wilfrid-Bruno, *Terrebonne.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Bureau de poste à Maisonneuve, 716; dépôts d'immigrants (dans la prov. de Québec), 1014.

NANTEL, Wilfrid-Bruno—*Suite.*

DOCUMENTS.

Action judiciaire de la N. A. Trading Co.: (disc.), 1666.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 774.
Service de la marine: disc. gén., 4795.

QUESTIONS.

Achat de terrain à Ste-Thérèse, 832; affaires pendantes à la cour supérieure de la prov. de Québec, 1447.

NESBITT, Edward-Walter, *Oxford-Nord.*

BUDGET.

Discussion générale, 2369.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1186.
Contrat d'assurance: disc. des art., 8351 et suiv., 8896.
Primes aux volontaires: disc. gén., 6738.

D'initiative parlementaire:

Ch. de fer Nord-Canadien d'Ontario : 1re lect., 2304; 2e lect., 2408; 3e lect., 6039.
Cie Sovereign Trust: 1re lect., ; 2e lect., 5802; 3e lect., 6039.
Divorce de Mme Ada-Ann Reid: 1re lect., 5386; 2e lect., 5803; 3e lect., 6483.
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5102, 5603.
Ligne Ouest-Ontario-Pacifique: dépôt, 399; 2e lect., 585; 3e lect., 1408.
Ligne Sud-Ontario-Pacifique: dépôt, 399; 2e lect., 585; 3e lect., 1408.
Marchands de détail: disc. des art., 8462.
Minotiers du Dominion: disc. des art., 4096, 4145.

NEELY, Davis-Bradley, *Humboldt.*

INCIDENT.

Service postal le dimanche, 3093.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 5205.

D'initiative parlementaire:

Ligne du fl. Nelson: disc. des articles, 5091, 5578.
Ligne Prince-Albert-baie d'Hudson : 1re lect., 1436; 2e lect., 1825; disc. des articles, 5110.
Marchands de détail: disc. des art., 8456 et suiv., 8850 et suiv., 9018.

QUESTION.

Parc national en Saskatchewan, 835.

NORTHRUP, William-Barton, *Hasting-Est.*

DOCUMENTS.

Terrains houillers, 3348.

NORTHRUP, William-Barton—*Suite.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Cadeaux aux ministres de la couronne, 9228; représentation de Québec et d'Ottawa, 1391.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. des art., 7788 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5750, 6584.
Ligne d'embranchement de Guelph: disc. des art., 9056.
Loi des chs de fer: dépôt, 98; disc. gén., 505.
Loi de l'intérêt: disc. gén., 2273.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne, 186.
Conventions tarifaires avec les E.-U., 6296.

QUESTIONS.

Ligne de Belleville à North-Hastings, 104; 49e régiment, 4559.

RAPPORTS.

Journée de travail (disc.), 3077.
Renvoi du rapport de l'auditeur général au comité des comptes publics, 647.

OLIVER, Hon. Frank, *Edmonton.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Départ. de l'Intérieur: traitement du personnel du service central, 8606; dépenses casuelles, 8607; frais d'enquêtes sur les chutes d'eau de l'Ouest, 8920; observatoire d'Ottawa, 449; terres fédérales, 8913; div. des Affaires indiennes: traitement du personnel, 361, 436; frais généraux, 8255; direction de la Col-Anglaise: traitement du personnel, 8260; direction de l'île du Prince-Edouard: traitement du personnel, etc., 8248; direction du N.-O., 8250; direction du Nouv.-Brunswick; traitement du personnel, 8248 ; Indiens de la Nouvelle-Ecosse: réparations aux routes, 8247; Indiens d'Ontario: service de médecin, 8237. Indiens d'Ontario: service de médecin, 8237; Indiens d'Ontario et de Québec: arpentage, 8239; administration du fonds de terres des Indiens de Québec, 8239; achat de bestiaux, 8250; distribution de vêtements, 8253; distribution de vivres, 8251; frais judiciaires, 8246; île Lennox, quai, 8249; instruction des jeunes Indiens, 8263, 8264; moulins à farine et scieries, 8255; secours aux Sioux, 8255; soins médicaux, 8251. Service de l'immigration: traitement du personnel, 8919; traitement des agents à l'intérieur et à l'étranger, 8608; dépenses casuelles, 8620; dépôt d'immigrants, 1014; loyer de la maison du commissaire Preston, 8624; pavillons d'immigrants, 5916; Yukon: frais d'administration, 8913; gouverneur, 5924.

OLIVER, Hon. Frank—*Suite.*

DOCUMENTS.

Action judiciaire de la N. A. Trading Co. (disc.), 1651.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Attitude des agents d'immigration américains, 7316; commerce des grains de l'Ouest, 8761, 8781, 9014; concessions de terre aux volontaires du Sud-Africain, 9010; épidémie de trachoma, 3582; réserve forestière de la riv. Oka, 9012; réserve St-Pierre: réclamation Raynor, 2071; rétrocession de la réserve, 7450; terres des Indiens en Alberta, 123; traitement des immigrants, 6970, 7319, 8384, 9007.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Chutes d'eau en Colombie-Angl.: dépôt, 6213; disc. des art., 6726, 8858, 9140.
Gratifications aux volontaires: dépôt, 5273; disc. gén., 6729; disc. des art., 8481, 8810; adoption, 8821.
Immigration: dépôt, 2251; disc. gén., 5809; disc. des art., 5840 et suiv., 6123 et suiv., 6144 et suiv., 6175 et suiv.; adoption, 6210; 2e délibér., 8821.
Irrigation: dépôt, 6212; disc. des art., 6567.
Loi des Indiens: dépôt, 3581; disc. gén., 6251; disc. des art., 6255, 6266.
Service de la marine: disc. gén., 5361.
Titres de biens-fonds: dépôt, 2623; disc. gén., 6251; 2e délib., 8822.

D'initiative parlementaire:

Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5105, 5587.
Minotiers du Dominion: disc. des art., 4142 et suiv.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Parc des montagnes Rocheuses: dépôt, 3226; disc., 6540.

QUESTIONS.

Accusations contre un fonctionnaire à Québec, 8519; agents d'immigration en France, 104, 137, 835; agence des terres de Pincher-Creek, 9277; aliénation de terrains à New-Westminster, 3347; annulation des concessions de terre à la cie de la riv. de la Paix, 1454; Armstrong (Dr), 465; arpentage de la réserve Chou-chou-way-ha, 5805; arpentage du township n° 9 au Manitoba, 285; bâtiment de l'immigration à Victoria, 2307; bois de chauffage, 4316; bureau de l'inspecteur des agences domaniales à Brandon, 3113; certificats de terre aux métis, 6263; certificats de terre aux volontaires du Sud-Africain, 2263; cie de colonisation de la riv. de la Paix, 1623; concession Barge, 5280; concessions de coupe de bois et de foin au Manitoba, 3889; concession du quart S.O. de la sect. 16, tp 19, rg 20, 7677; concessions de terre et de mine, 5869; concession de terre à Jean Riel, 7309; concessions de terre accordées par M. Sifton, 5278; concessions de terres aux miliciens, 3946; concessions de terres aux anciens soldats, ; concessions de terres au Manitoba, en 1908-1909, 1884; concession de terres accordées en 1909, 283; concessions de terres dans les réserves indiennes, 668, 828; concessions de terres dans la section n° 34, 4317; concessions de terres aux volontaires du Sud-Africain, 109; concession de terres à Westminster, 2418; concession Warwick-Mudie, 288; coupe de bois sur l'île Giant's-Tomb, 4879; coupe de bois dans les réserves indiennes, 891; distribution de graines de semence, 1262; écoles industrielles pour jeunes Indiens, 6524; émigration aux États-Unis, 453; étendue des concessions de terres dans l'Alberta et la Saskatchewan, 3114; étendue des terres concédables, 3086; Gervais (Mme Cuthbert), 7307; James Whitford, 7308; gisements houillers dans l'Alberta, 1066; immigrants établis sur la ligne de Quinté, 8275; immigrants des pays européens, 8275; immigration dans les Cantons de l'Est, 671; intérêt sur le prix de concessions de terres acquises par préemption, 454; Leech, 4317; Connell (Dr), 465; McLeod (Alexander), 6217; McQuarrie (W. L.), 4318; nationalité des immigrants, 131; Norris (T. C.), 899, 2869; North Atlantic Trading Co., 674; parc national en Saskatchewan, 835; pétrole à Athabaska, 3691; prairies de Pitt, 287; propriété des cours d'eau, 3115; rapatriement d'immigrants, 1452; recettes provenant des terres publiques dans l'Alberta et la Saskatchewan, 3476; registre d'émigrants, 280; réserve forestière de la Montagne-à-la-Tortue, 6264; réserve forestière de la Montagne-du-Dauphin, 1446; réserve indienne de Pointe-Bleue, 4775; réserve indienne de St-Pierre, 133, 2423, 7444; réserve des Piégans, 7309; section 29, tp 5, rg 8, 1er mérid., 6216, 6217; section n° 6, tp 5, rg 7, 1er mérid., vente à la v. de Brandon, 6527; section 31, 7308; section 16, 7308; section 32, 7309; soin des immigrants à Médicine-Hat, 2421; terrains d'écoles, 4558; terres des écoles (vente de), 454; terres offertes à la colonisation, 282; terres publiques affectées à la défense navale, 1444; terres publiques au Nord-Ouest, 1451; tracé d'une route dans la réserve indienne de Mississaga, 669; transfert de terrains militaires à Calgary, 1274; vallée de la riv. de la Paix, 4561; vente de terrains d'écoles, 4558, 6262; vente de terres à M. Crosbie, 4879; vente de terrains à Surrey, 2418; vente de terres sur le parcours du G.-T.-P., 2075; ventes de terres publiques pour la construction de la ligne de la baie d'Hudson, 2262; Wakefield, (A. G.), 6217; Walton (George), 3947; Watson (R. J.), 2626; Whitford (James), 7308.

RAPPORTS.

Affaires indiennes: dépôt, 8.
Commission hydrographique: dépôt, 5336.
Haut commissaire à Londres: dépôt, 8.
Ministre de l'Intérieur: dépôt, 7.

OSLER, Edmund-Boyd, *Toronto-Ouest.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1192.

OSLER, Edmund-Boyd—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire:

Divorce d'Emily-Maud Nicholl: 1re lect., 8780; 2e lect., 8801; 3e lect., 9085.
Pari aux courses: disc. gén., 938.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 306.

OWEN, Charles-Louis, *Northumberland (Ont.)*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Edifice public à Roberval, 983.

INCIDENT.

Tarif des Etats-Unis, 4976.

QUESTIONS.

Canal de la Trent, 468; coût des élections fédérales; coût du fonctionnement du Sénat, 2411.

PAPINEAU, Louis-Joseph, *Beauharnois.*

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Loi des ch. de fer (bill n° 48), incendies causés par les locomotives: dépôt, 654.

QUESTION.

Gratifications aux vétérans, 5869.

PAQUET, Eugène, *L'Islet.*

BUDGET GÉNÉRAL.

Discussion générale, 2036.

BUDGET DE L'AGRICULTURE.

Discussion générale, 7667.

DOCUMENTS.

Correspondance officielle des agents d'immigration en Belgique, 1079; paiements aux journaux de Québec, 4563; visite des immigrants, 1459.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 784.
Immigration: disc. des art., 6146.
Service de la marine: disc. gén., 4942.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Prévention de la tuberculose, 1505.

QUESTIONS.

Anctil (Napoléon), 1260; " Annuaire statistique du Canada", 1077; bulletins du départ. de l'Agriculture, 834; courrier de St-Simon, 4164; immigration, agents en France, 104; Intercolonial (ch. de fer): composition du du bureau administratif, 101; nombre des employés, 882; renvoi d'employés, 131, 169; manuscrits historiques (commission des), 834; paiements faits aux journaux de Québec, 3683; protection des archives, 1076; traduction des délibérations de la conférence impériale, 288.

PAQUET, Eugène—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

PARDEE, Frederick-Forsythe, *Lambton-Ouest.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions de commerce: disc. des art., 8317 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission d'énergie du St-Laurent: 1re lect., 2344; 2e lect., ; disc. des art., 5612, 6574, 7026, 7086 et suiv.; adoption, 7635; 2e délib., 9086.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions de commerce: disc., 7249.

PARENT, George, *Montmorency.*

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: observ. sur la 3e lect., 8406.

PATERSON, Hon. William, *Brantford.*

BUDGET.

Discussion générale, 2174.

Discussion des crédits:

Bureaux de la douane à Québec, 873; traitement du personnel des Douanes, 253; traitements et dépenses casuelles des Douanes, 9239, 9243.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 820.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Convention supplémentaire franco-canadienne: disc., 197.
Modification du tarif douanier: disc., 9186.
Personnel administratif: disc., 7327.

QUESTIONS.

Expéditions de céréales du port de Montréal, 827 ; expéditions de pulpe de bois et de bois à pulpe du Sault-Ste-Marie, 883; importations d'acier-machine, 1071; importations d'ardoises et crayons, 6863; importation de charbon des Etats-Unis, 890; importion d'incubateurs, 174; importations et exportations des laines et tissus, 1456; Le-Bel (Wenceslas), 674; Lizotte (Luc), 675; mouvement commercial entre le Canada et l'Allemagne, 667; percepteur des douanes à Mahone, 6864;recettes douanières à Dunnville, 1068; relations commerciales avec l'Allemagne, 273; transport du hareng, 1877.

PATERSON, Hon. William—*Suite.*

RAPPORT.

Ministre des Douanes: dépôt, 7.

PERLEY, George-Halsey, *Argenteuil.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Ste-Croix, 4484.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Canaux de New-York, 5935; poste de Lachute, 3312, 6002; usage réciproque des canaux, 5490.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrat d'assurance: disc. des art., 8365 et suiv.

Service de la marine: disc. gén., 5135.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission d'Ottawa-Montréal: 1re lect., 6078; 2e lect., 7168; disc. des art., 9029 et suiv.; 3e lect., 9085.

International Waterways, Canals and Construction Co.: disc. gén., 3328.

Restigouche Boom Co.: disc. gén., 5113.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Prévention de la tuberculose (dépôt), 1459, 1521.

QUESTIONS.

Edifice public à Lachute, 3679; frais de location d'édifice à Ottawa, 1066; revenus des impôts pour l'exercice 1909-1910, 8519; transport du courrier à Grenville, 135; usage des canaux de New-York, 4367.

PORTER, Edward-Guss, *Hasting-Ouest.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Expériences de réfrigérations, 7774.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4902.

PRICE, William, *Québec-Ouest.*

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Divorce de dame Cecilia-Maria Pringle: 1re lect., ; 2e lect., 5802; 3e lect., 6483.

PROULX, Edmond, *Prescott.*

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 5364.

PICKUP, Samuel, *Annapolis.*

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Affermage de l'Intercolonial, 2442.

PROWSE, Lemuel, *Queen (I.P.-E.).*

DOCUMENTS.

Moyens de communication de l'île du Pr.-Edouard (disc.), 3375.

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Divorce de James-Albert Green: 1re lect., 5386; 2e lect., 5802; 3e lect., 6483.

PUGSLEY, Hon. William, *Saint-Jean-Ville-et-Comté.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Dragage: Colombie-Angl., 6480, 6484; Manitoba, 6480; Provinces marit. et réparations aux dragues, 5048, 5917, 6031; Québec et Ontario, 6466; matériel de dragage: réparations, 4995; pour les Provinces marit., 5002; pour Ontario et Québec, 5024; pour la Saskatchewan et l'Alberta, 5038; pour la Colombie, 5038; crédit gén., 5044.

Edifices publics.—Prov. de Québec : crédit général, 698; dépôt d'immigrants, 1013; Arthabaska, 698; Aylmer, 698, 4048; Chicoutimi, 698; Fraserville, 698; Grosse île, 698, 702; Joliette, 699; Lachine, 703; Lévis, 705; Maisonneuve, 706; Mégantic, 740; Montréal (hôtel des postes), 740; Plessisville, 744; Pointe-St-Charles, 743; Rock-Island, 999. Québec: travaux divers, 870; bureau de poste-succursale, 870; bureaux de la douane, 871; pavillon des immigrants, 870; Rigaud, 9250; Roberval, 979; hôpital de la quarantaine au parc Savard, 870; St-Henri, 1005; St-Jacques-l'Achigan, 1006; St-Lambert, 1008; Shawinigan, 1001; Trois-Rivières, 1013; Westmount, 1018.

Ontario: Chesley, 7556; Dresden, 7556; Dundas, 7556; Elora, 7557; Fergus, 7561; Gananoque, 7889; Goderich, 7889; Guelph, 7890, 8580; Harriston, 7894; Kincardine, 7898. Kingston: édifice public, 7899; Collège milit., 7899; Leamington, 7900; Listowell, 7901; Mitchell, 7901; Mount-Forest, 7905; Niagara-Falls, 7906, 8581. Ottawa: bâtiment neuf, rue Cliff, 602; édifices publics neufs à Ottawa, 577; édifice de l'Est, 601; édifices administratifs: divers travaux, 8581; hôtel de la Monnaie: construction d'une affinerie, 586; Imprimerie nationale, 8581; musée Victoria, 595; nouvel édifice administratif, 7549; observatoire, 437, 563; Rideau-Hall, 8605; terrain des édifices publics, 8604. Terrain du parlement: pavage, 8584; décoration de la salle du Sénat, 8588; édifice Langevin, 8588; essayage du combustible, 8589; Parkhill, 8589; Port-Arthur, 8589; Sarnia, 8589; Toronto, 8590; Uxbridge, 8590; Wallaceburg, 8590; Waterloo, 8590; Whitby, 8591.

Nouvelle-Ecosse: Digby, 604; Halifax, 604, 606; Lunenburg, 606; Parsboro, 607; Shelburne, 609; Sydney-Nord, 607; Wolfville, 609.

Nouveau-Brunswick: Bathurst, 611; Fairville, 611; Grand-Falls, 612; Hillsborough, 618; Moncton, 621. St-Jean: bâtiment de la quarantaine, 626; salle d'exercice, 621; réclamation McArthur, 626; Tracadie, 626.

Ile du Prince-Edouard: Charlottetown, 610; Summerside, 609.

PUGSLEY, Hon. William—*Suite.*

BUDGET—*Suite.*

Discussion des crédits—Suite.

Manitoba: Estevan, 8598; Portage-la-Prairie, 8592. Winnipeg: entrepôt de vérification, 8597; hôtel des postes, 8597; pavillon des immigrants, 8597.

Provinces du Nord-Ouest: Lethbridge, 8601; Strathcona, 8602.

Colombie-Anglaise: Chiliwack, 8603; Fernie, 8603; Greenwood, 8603; Vancouver, 8604.

Yukon: édifices publics, 8606.

Lignes télégraphiques: lignes télégraphiques, 5924; du bas St-Laurent, 6497; du Nord-Ouest, 6497; ligne Limerick-Gravelburg, 6498; ligne téléphonique Kamloops-Fennels (Col.-Angl.), 6500; ligne téléphonique Kamloops-Okanagan, 6500, 6502.

Ports et voies fluviales.—Prov. de Québec: Bécancour, 4086, 4100; le Bic, 4092; Cabano, 4101; Cap-à-l'Aigle, 4104; Châteauguay, 4109; Chicoutimi, 4109; Cap-Chatte, 4112; Doucet's-Landing, 4113; les Eboulements, 4132; Fort-William, 4115; Gaspé, 4116; Grand-Méchin, 4124; Grande-Rivière, 4127; Grande-Vallée, 4129; Grosse île, 4130; Harrington, 4131; Ile-Verte, 4131; Kamouraska, 4131; Lac-Aylmer, 4132; Malbaie, 4132; Matane, 4132; Montebello, 4133; Murray-Bay, 4133; Natashquan, 4134; New-Carlisle, 4137; Norway-Bay, 4137; Paspébiac, 4137; Petit Saguenay, 4138; Pointe-au-Père, 4115; Pointe-à-Piché, 4138; Pointe-aux-Trembles, 4452; Québec, 6443; Rimouski, 4452; Rivière-du-Loup, 4469; rivière Ottawa, 4452; Rivière-Ouelle, 4453; rivière Richelieu, 4453; rivière Saguenay, 4463; fleuve St-Laurent, 4463; Shigawake, 4469; St-Alexis, 4470; St-Alphonse de Bagotville, 4470; St-André de Kamouraska, 4471; Ste-Anne-des-Monts, 4474; St-Charles-de-Caplan, 4477; St-Denis, 4479; Ste-Croix, 4479; Sorel, 4489-90; Tadousac, 4490; T.-Rivières, 4490; rivière aux Vases, 4452; levés hydrographiques des riv. Richelieu et Yamaska, 6035.

Ontario: rivière Blanche, 3653; Bing-Inlet, 3655; Brockville, 3651; chenal de Burlington, 3652; île Christian, 3663; Collingwood, 3663; Fort-William, 6046, 6442; Goderich, 3664; Grand-Bend, 3664; Gravenhurst, 3664; Haileybury, 3664; île Jumper, 3665; Kenzington, 3665; ruiss. McGregor, 3666; Michipicoten, 3667; riv. Montréal, 3667; îles Pic-nic, 3653; Port-Arthur, 6045, 6442; Port-Burwell, 3667; Port-Hope, 3668; Port-Stanley, 3668; riv. à la Pluie, 3668; baie Providence, 3653; canal Rideau, 6506; Rondeau, 3670; fl. St-Laurent, sect. de Brockville, 4054; Sault-Sainte-Marie, 5916, 3670; Sibley, 3671; riv. Sydenham, 3669; Tiffin, 6063, 6463; Thornbury, 3671; Victoria-Harbour, 6063, 6465; Wiarton, 3671.

Nouvelle-Ecosse: Annapolis, 1030; Arichat, 1031; Black-Point, 1031; Brûlé, 1033; Burks-Head, 1033; Central-Economy, 1040; Chapel-Cove, 1040; David's-Cove, 1040; Deep-Brook, 1041; Delop-Cove, 1041; Delorey's-Beach, 1041; Devil's-Island, 1041; Digby, 1041; Diligent-River, 1041; Dover, 1044; Dublin-Shore, 1045; Eastern-Passage, 1045; Fox-Island, 1046; Golf-Shore, 1046; Habitants (riv. des), 1047; Hampton, 1047; Inverness-Mines, 1050; Jeggin's-Mines, 1050; Kingsport, 1050; Lac-Ainslie, 1051; La Have (riv.), 1050; Leitche's-Creek, 1051; Liscombe-Harbour, 1051; Litchfield, 1051; Little-Tancock (île), 1051; Lower-Argyle, 1051; Main-à-Dieu, 1052; McNair's-Cove, 1051; Meteghan, 1052; Middle-Island, 1054; Mira-River, 1054; New-Harbour, 1054; Northport, 1054; Nyanga, 1055; Owl's-Head, 1055; Parker's-Cove, 1055; Pictou (île de), 1055; Petite-Anse, 1051; Petite-Rivière, 1051; Pinckney-Point, 1222; Pine-Brook, 9253; Piper's-Cove, 1222; Port-Dufferin, 1225; Porter's-Lake, 1225; Port-Hood, passe nord, 1226; Port-Joli, 1228; Port-Maitland, 1231; Port-Malcolm, 1229; Saw-Pit, 1241; Shelburne, 1242; South-Cove, 1243; South-Ingonish, 1242; Swim's-Point, 1244; Sydney-Mines, 1244; Tenecape, 1244; Three-Fathom, 1244; Toncy-River, 1244; Tusket-Wedge, 1245; Upper-Prospect, 1245; Upper-Washabuck, 1245; West-Advocate, 1245; West-Bacaro, 1245; West-Dublin (baie de), 1245.

Nouveau-Brunswick: Crédit gén., 3583; Bayside, 2847; Bouctouche, 2847; Campbellton, 2853; Cap-Bald, 2854; Cap-Tourmentin, 2855; port de Chance, 2856; baie de Courtenay, 6494; Cummings-Cove, 2856; Dalhousie, 2857; Dipper-River, 3583; Dorchester, 3583; Kouchibouguac, 3584; Lamèque, 3585; Leonardville, 3585; Lorneville, 3585; baie de Mace, 3586; Moncton; Neguac, 3586; New-Mills, 3587; Petit-Rocher, 3587; Pink-Rock, 3589; Richibouctou, 3633, 3639; fleuve Saint-Jean, 3640, 3646; port de St-Jean, 6447; Sackville, 3644; Seal-Cove, 3644; Shédiac, 3644; Shippagan, 3646; St-Andrews, 3646; Traynor's Cove, 3648.

Ile du Prince-Edouard: Belfast, 2842; Belle-Rivière, 2842; Brudenell, 2843; Cove-Head, 2843; China-Point, 2843—Ports, rivières et ponts, crédit général, 2843—Ile Lennox et Port-Hill, 2843; Miminegash, 2844; Etang-du-Naufrage, 2844; New-London, 2845; Port-Selkirk, 2845; Red-Point, 2845; Rustico, 2845; Souris, 2846; Summerside, 2846; Tignish, 2846.

Manitoba: Réparations et améliorations, 4499; riv. Rouge, 4513; cap St-André, 6444, 9255; lac Winnipeg, 4508; Winnipeg-Beach, 7675.

Colombie-Anglaise: Crédit gén., 4545; Attralmer, 4523; Bamfield, 4523; riv. Campbell, 4523; fleuve Columbia, 4524; riv. Coquitland, 4538; fleuve Fraser, 4542, 4535; Lockport, 4978; Massett, 4979; Nitinat, 4979; Nootka, 4979; île Porcher, 4979; riv. Spallumcheen, 4982; riv. Skeena, 5917; Stewart, 4990; Queen-Charlotte-City, 4980; Quesnel, 4990; Vancouver, 6464; Victoria, 6464; riv. Yakoun, 4991.

Territoire du Yukon: Fl. Yukon et riv. Lewis, 4994.

Ports, rivières et ponts: travaux divers, 4994.

Provinces du Nord-Ouest: Riv. Athabaska, 4519; riv. Saskatchewan du Nord, 4519; réparations, 4523.

Divers: Barrages du lac Nipissing (indemnités), 6508; barrages dans l'Ottawa supérieur, 6506; bois créosoté, 3648; commission des grandes eaux, 6507; commission

PUGSLEY, Hon. William—*Suite.*

BUDGET—*Suite.*

Discussion des crédits—Suite.

internationale relative au fleuve St-Jean, 6508; conducteur Douglas Lamb, 1043; études et inspections, 6034; galerie nationale des Beaux Arts, 6502; glissoirs et barrages dans le Saguenay, 6492; glissoirs et barrages dans le St-Maurice, 6493; indemnité à Sydney Dale, 6512; monument George Brown, 6502; monument D'Arcy McGee, 6503; monument Lafontaine-Baldwin, 6504; monument du téléphone, 6505; monument Tilley, 6505; part contributive de l'Etat dans le coût du pavage à Fredericton, 612; pont du Chapeau, 6493; pont international sur le fl. St-Jean, 6495; pont interprovincial à Hawkesbury, 6495; à Métapédia, 6495; service à vapeur avec Cuba, 6006; bâtiments militaires, 1022; édifices de l'immigration: crédit gén., 978; station de maturation du tabac, 8604; station de quarantaine, 8606; surveillant Mahony, 7892; traitement du personnel du départ. des Travaux publics, 348; traitement du personnel des services extérieurs, 6035, 6507; travaux divers dans les Prov. maritimes, 627; vérification de mémoires, 7892.

COMITÉ.

Restaurant de la Chambre: composition du comité, 395.

DOCUMENTS.

Canal de la baie Georgienne: dépôt, 9168; disc., 3774; Prairies (riv. des) (disc.), 120; quais dans le comté de Jacques-Cartier (disc.), 114.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Bassin de radoub de Port-Arthur, 5281; ch. de fer de la vallée du fl. St-Jean, 126; cie de transmission du St-Laurent, 5866; dépôt d'une note sur le cie d'énergie du St-Laurent, 5927; dragues de l'Etat, 4217; explication sur un fait personnel, 3953; liste des journaux publiant des annonces de travaux publics, 9262; Napanee (dragage de la riv.), 1221; poste de Lachute, 3313, 6002; quai de Richibouctou, 8092; rapides du Long-Sault, 2173; sable de la riv. Ste-Claire, 6143; situation des ingénieurs de l'Etat, 2139.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 2332; disc. des art., 1195.

Eaux navigables: dépôt, 2253; disc. gén., 586; disc. des art., 6548, 7337 et suiv.; 3e lect., 7450.

Port de St-Jean (N.-B.): dépôt, 7306; disc. des art., 8530.

D'initiative parlementaire:

International Waterways, Canals and Construction Co.: disc. gén., 2819 et suiv., 3328.

Pont et tunnel de Burrard-Inlet: disc gén., 2818.

Minotiers du Dominion: disc. des art., 4095, 4151.

PUGSLEY, Hon. William—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire—Suite.

Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5572.

Ch. de fer de colonisation du nord de Québec: disc. des art., 6037.

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5675 et suiv., 6578 et suiv., 6694 et suiv., 9044.

Restigouche Boom Co.: disc. des art., 6514.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Représentation des Prov. maritimes: disc., 2921.

QUESTIONS.

Achat d'une chaloupe à gazoline, 2084; achat de terrain à Ste-Thérèse, 832; adjudications à l'Eastern Dredging Co., 2868; adjudications à la maison Loggie, 5933; baie Courtenay, 3334; Baie-St-Paul (Man.), lot n° 73, 1074; barrages de la riv. du Lièvre, 1877; barrages temporaires au lac Nipissing, 899; bassin de radoub de Port-Arthur, 107; bassin de radoub de Sault-Ste-Marie, 108; bâtiment de la douane à Halifax, 3882; boîtes à lettres de la poste rurale, 1883; bouées du lac St-Jean, 8273; bureau de poste de Lethbridge, 675; bureau de poste de Markham, 101; canal de l'île Pender, 2561; canalisation de la rivière Montréal, 1071; casernes de Lambton 283; champ de tir à St-Jean (P.Q.), 1877; chauffage de la commission des chs de fer, 4557; chauffage et éclairage des édifices publics, 1279; cie Oyamel, 8273, 9271; cie d'énergie du St-Laurent, 8272, 8517, 9092; Collège milit., logements des domestiques, 275; concessions de terre à sir R. Carthwright, 2868; dock de Michipicoten, 827; dock de Sea-Gull, 109; dragage du fleuve Fraser, 2624; dragage de la rivière Gaspareaux, 2625; dragage au N.-Brunswick, 6865; dragage de la riv. Rouge, 8275, 8652; dragage de la riv. St-Maurice, 6264; drague *Northumberland*, 4314; dragons à St-Jean, 3688; droits de flottage sur le Saguenay, 8274; édifices fédéraux à Ottawa, service d'eau, 134; édifice occupé par le ministère du Travail, 660; édifice public à Lachute, 3679; édifice pub. à Owen-Sound, 171; flotte de l'Etat, état de la, 1624; frais de location d'édifices à Ottawa, 1066; fusil Ross, 4560; Great-Lakes Dredging Co., 3181; hôtel de la Monnaie (coût de l'), 106; hôtel des postes d'Halifax, 3680; inspecteurs de dragage, 6864; ingénieurs ordinaires des Travaux publics, 2420; inondations du lac Nipissing, 2423; Inverness, travaux au port, 4773; Lemieux (Ed.), 9275; ligne télégraphique de St-Alexis à l'anse St-Jean, 8273, 9273; manège du Collège militaire (r.), 400; Maritime Dredging Co., 3090; McLean (M. A.), 9273; outillage de dragage sur le lac DesChênes, 664; parc d'artillerie, 405; paiements faits à la Dominion Dredging Co., 897; paiements faits à la Maritime Dredging Co., 897; paiements faits à MM. A. et R. Loggie, 2626; pierre de l'édifice de la rue Sussex, 5890; plans de l'édifice de la rue Sussex, 6525; plaque commémorative de l'expédition de l'*Arctic*, 1689, 1827; pont du lac Mud, 3480; port de Boat

PUGSLEY, Hon. William—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

(riv. Toney), 3886; Port-Bruce, amélior. du port, 276 ; Port-Colborne (coût des travaux), 2076; Port-Hood: améliorations, 4772; Potvin (P. A.), 9274; poste de Whitby, 3683; propriétés de l'Etat à St-Jean, 3692; protection des archives, 1076; quai de Canning, 2078; quai de Kensington, 1883, 2079; quai de Port-Dufferin, 4319; quartiers des soldats mariés et allocations de logement à Winnipeg, 1877; rapides St-André, 8654; 49e régiment, 4559 ; remorqueur *G.-J.-Witherbee*, 2084; remorqueur *Industry*, 2075; réseau télégraphique de l'Etat, 2304; rivière Montréal, 3342; Russell (John), 3948; salle d'exercice de Brandon, 1877; salles d'exercice du Manitoba, 832; terrain de l'Etat à New-Westminster, 833; terrains militaires sur la riv. Humber, 3345; Toronto, travaux au port, 3091; Tremblay (A. J.), 9274; Veilleux (Ch.), 9274.

RAPPORT.

Ministre des Travaux publics: dépôt, 7.

RANKIN, James-Palmer, *Perth-Nord.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Divorce de Clara-Louise Holden: 1re lect., ——; 2e lect., ——; 3e lect., 6039.
Divorce de Bernard Shea: 1re lect., 2 mars; 2e lect., 5019; 3e lect., 6039.

REID, John, *Grenville.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Commission de l'enseignement technique, 9235; dragage dans les Prov. maritimes, 5917; gendarmerie du Nord-Ouest, 9237; Guelph: salle d'armes, 7890; traitements et dépenses casuelles des Douanes, 9239.

DOCUMENTS.

Action judiciaire de la N. A. Trading Co. (disc.), 1667; canal de la baie Georgienne (disc.), 3745.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Attitude du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5898; explication sur un fait personnel, 6265; quai de Richibouctou, 8074; rapides du Long Sault, 2173.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Immigration: disc. des art., 6150; 6173.
Journée de travail: disc. gén., 1328.
Primes à la fabrication du fer: disc. des art., 9200.
Service de la marine: disc. gén., 5221; disc. des art., 7838 et suiv.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6631 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5624, 5629 et suiv., 6577 et suiv.; 2e délib., 9086.

REID, John—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire—Suite.

Ligne d'embranchement de Guelph: disc. des art., 9072.
Ligne de l'Est de la baie James: disc. des art., 6083.
Pari aux courses: disc. gén., 937.
Restigouche Boom Co'y: 1re lect., 4656.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Loi de l'inspection et la vente: disc. gén., 853.
Tarif douanier: discussion, 6336.

D'initiative parlementaire:

Enseignement technique: disc., 139.

QUESTIONS.

Barrages aux rapides du Long-Sault, 1261; conducteur des travaux Ernest Roy, 4777; expéditions de céréales du port de Montréal, 827; Russell (John), 3948; travaux au port de Toronto, 3091.

RAPPORTS.

Journée de travail (disc.), 3058.

RHODES, Edgar, *Cumberland.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Burks-Head, brise-lames, 1038; Chatham (déviation de la voie ferrée), 3036 et suiv.; conducteur Douglas Lamb, 1043; Diligent-River, brise-lames, 1041 ; Gulf-Shore, brise-lames, 1046; Moncton, ateliers de l'Intercolonial, 3105; ports, rivières et ponts, travaux divers, crédit gén., 1048; protection des voies publiques, 3042.

DOCUMENTS.

Avocats occupant au comité des comptes publics, 5808; grèves dans les houillères de la Nouvelle-Ecosse, 5807; infractions à la loi sur les pêcheries, 5807; port de refuge de Toney-River, 3693; renvoi et reprise d'ouvriers sur l'Intercolonial, 5807.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1188; disc. des art., 1194 et suiv.
Chs de fer de l'Etat: disc. des art., 9209.
Journée de travail: disc. gén., 1293.
Numéraire: disc. des art., 6988.

D'initiative parlementaire:

Usage non-autorisé d'automobile: disc. gén., 9167.

QUESTIONS.

Améliorations à Port-Hood, 4772; avocats de la commission du Transcontinental, 4776; congélateurs de boitte, 4558; drague *Northumberland*, 4314 ; embranchement de Windsor (N.-E.), 1447; importations

RHODES, Edgar—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

d'acier-machine, 1071; passes volées sur l'Intercolonial, 3478; phare de l'île Spencer, 3478; service du courrier entre Rivière-Hébert et Minudie(N.-B.), 1458; service du courrier entre Scotsburn et Loganville, 2416.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3068, 3076.

RICHARDS, James, *Prince (I.P.-E.).*

Moyens de communication de l'île du Prince-Edouard (disc.), 3379.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Représentation des Prov. maritimes: disc., 2920.

RIVET, Louis-Alfred-Adhémar, *Hochelaga.*

BUDGET.

Disc. générale, 1944.

DOCUMENTS.

Canal de la baie Georgienne (disc.), 3768.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4271.

D'initiative parlementaire:

Cie d'ass. la Laurentian: 1re lect., 6000; 2e lect., 7168; 3e lect., 7642.

Fédération des chambres de commerce de la province de Québec: 1re lect., 8627; 2e lect., 8801; 3e lect., 9085.

Royal Guardians: 1re lect., 2459 ; 2e lect., 2865; 3e lect., 7642.

QUESTION.

Traitements des fonctionnaires des services extérieurs, 893.

ROBB, James-Alexander, *Huntingdon.*

DOCUMENTS.

Accidents dans les travaux de ch de fer, 177.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrat d'assurance: disc. des art., 8888.

QUESTION.

Substances explosives sur le Transcontinental, 4771.

ROCHE, William-James, *Marquette.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Commissaires des chs de fer, 3303; entretien des propriétés milit., 9000; fourniture de vivres aux Indiens, 8251; terres fédérales, 8913.

ROCHE, William-James—*Suite.*

DOCUMENTS.

Concession John Bunn, 3348; concession de terre à M. Gardener, 5808 ; lac Clair, 3693; négociations entre le gouvt du Manitoba et le Dominion, 679; train de Pictou à Oxford-Junction, 3348.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Primes aux volontaires: disc. gén., 6735.
Service de la marine: disc. gén., 3826.

D'initiative parlementaire:

Marchands de détail: disc. des art., 8452, 8846.
Minotiers du Dominion: disc. des art., 4097.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Parc des montagnes Rocheuses: disc., 6542.
Subventions aux chs de fer: disc., 8902.

D'initiative parlementaire:

Prévention de la tuberculose, 1480.

QUESTIONS.

Angus (William), 3343; commission des chemins de fer, vacance dans le personnel, 135; concessions de terres aux volontaires du Sud-Africain, 109; établissement du Grand-Tronc à Brandon, 3336; Manitoba, limites de la province, 135; réserve forestière de la Montagne-du-Dauphin, 1446; salles d'exercice au Manitoba, 832; Wakefield, (A.G.), 6217.

ROSS, Duncan-Campbell, *Middlesex-Ouest.*

Présentation à la Chambre, 434.
Nommé dans divers comités, 1057.

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Ligne de la baie de Quinté: 1re lect., 3581; 2e lect., 3679; 3e lect., 6039.

INCIDENT.

Attitude des agents d'immigration américains, 7316.

ROY, Ernest, *Dorchester.*

BUDGET.

Discussion générale, 1773.

Discussion des crédits:

Ste-Croix, 4486.

INCIDENT.

La langue française au télégraphe, 8655.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Journée de travail: disc. gén., 1331.
Service de la marine: disc. gén., 4930.

D'initiative parlementaire:

Loi de l'intérêt: disc. gén., 533.

ROY, Cyrias, *Montmagny.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4831.

D'initiative parlementaire:

Cie d'assurance mutuelle contre le feu de Montmagny: dépôt, 826; 2e lect., 1010.
Pari aux courses: disc. des art., 6938.

RUSSELL, Joseph, *Toronto-Est.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Pavage du terrain du parlement, 8585; service de l'immigration: dépenses casuelles, 8621; stations agronomiques, 7740; traitement du personnel des Postes, 7049 et suiv.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne, 858.

RUTAN, William-Wintfield, *Prince-Albert.*

INCIDENT.

Explication sur un fait personnel, 5280.

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Ch. de fer du fl. Nelson: dépôt, 826; 2e lect., 1010; disc. des art., 5088, 5017, 5527.

SCHAFFNER, Frederick-Laurence, *Souris.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Edifice public à Roberval, 987; stations agronomiques, 7730; traitement du personnel des Affaires indiennes, 384.

DOCUMENTS.

Concernant George Walton, 5808.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Canadiens aux Etats-Unis, 1161; commerce des grains de l'Ouest, 9006; épidémie de trachoma, 3582; infraction à la loi sur la main-d'œuvre étrangère, 9007; mélange des grains, 6265; Terminal Elevator Co'y., 8655.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrat d'assurance: disc. des art., 8893.
Immigration: disc. des art., 6161.
Loi des postes: disc. des art., 7707.
Personnel administratif: disc. des art., 7685 et suiv.
Service de la marine: disc. gén., 4245.

D'initiative parlementaire:

Minotiers du Dominion: disc. des art., 4242.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Prévention de la tuberculose, 1489.

SCHAFFNER, Frederick-Laurence—Suite.

QUESTIONS.

Expéditions de blé par le Transcontinental, 1274; MM. les sénateurs Jones et Frost, 2309; inspecteurs des grains, 3679; réserve forestière de la montagne à la Tortue, 6264, 6526; subsistances (achat de) pour le compte du War-Office pendant la campagne sud-africaine, 665; terrains d'écoles, 4558; terres publiques affectées à la défense navale, 1444; Transcontinental (chemin de fer), composition de la commission, 663; Walton (George), 3947.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3067.

SCHELL, Malcolm, *Oxford-Sud.*

BUDGET.

Discussion générale, 1905.

BUDGET DE L'AGRICULTURE.

Discussion générale, 7660.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne, disc. gén., 811.
Insectes nuisibles: disc. des art., 5970.
Viandes et conserves: disc. des art., 6653.

SEALY, William-Oscar, *Wentworth.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernemntale:

Coalitions de commerce: disc. des art., 8294.
Primes aux volontaires: disc. gén., 6737.
Service de la marine: disc. gén., 3857.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6638.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission d'Ottawa et Montréal: disc. des art., 9034.
Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5708.

SEGUIN, Paul-Arthur, *L'Assomption.*

INCIDENT.

Pont du Bout-de-l'Ile, 6749.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 5268.

SEXSMITH, John, *Peterborough-Est.*

BUDGET.

Discussion générale, 1972.

Discussion des crédits:

Application de la loi sur le contrôle des graines de semence, 7780; bureau de poste à Maisonneuve, 732; essayerie de Vancouver, 8170; musée Victoria, 599; police sanitaire des animaux, 8161; stations agronomiques, 7722 et suiv.

SEXSMITH, John—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrôle des graines de semence: disc. des art., 2790 et suiv.
Insectes nuisibles: disc. des art., 5979.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6656 et suiv.

QUESTION.

Importations et exportations des laines et tissus, 1455.

SHARPE, Samuel, *Ontario-Nord.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Appointements des fonctionnaires civils, de la milice, 9002; édifice public à Estevan, 8598; exercices annuels de la milice, 8993; matériel de dragage, 5044; rivière Blanche, 3653; Bing-Inlet, 3658; île Jniter, 3665; Sainte-Croix; 4485 et suiv.; secours au 65e régiment, 8999; Trois-Rivière, 4497.

BUDGET DE L'AGRICULTURE.

Disc. gén., 7655.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Commission des ressources naturelles: disc. des art. 6724.
Fonds de prévoyance des employés de l'Intercolonial: disc. des art., 1218.
Gratifications aux volontaires: observ. sur le dépôt, 5276; disc. des art., 8507.
Service de la marine: disc. gén., 4734.

D'initiative parlementaire:

Banques (loi des): dépôt, 213; retrait, 1277; dépôt (n° 57), 974.
Cie de transmission du Saint-Laurent: disc. des art., 5612 et suiv., 6620, 7026, 7089 et suiv.; observ. sur la 3e lect., 7635.
Ligne de London au lac Erié: disc. des art., 4156.
Ligne du fleuve Nelson: disc des art., 5536, 5599.
Marchands de détail: disc. des art., 8463.
Minotiers du Dominion: disc. des art., 4155, 6091.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Primes au pétrole: disc., 7377 et suiv.

QUESTIONS.

Chauffage de la commission des ch. de fer, 4557, 5117; cie d'énergie du Saint-Laurent, 8271, 8517, 9091; enquête sur l'industrie du porc, 6102; McLeod (Alexander), 6217; poste de Windygates, 3092; 3346; poste de Whitby, 3683; renvois d'employés de l'Intercolonial, 1876; section 29, 6216, 6217; service postal dans les villégiatures, 469; syndicat du ciment, 2424; Transcontinental (ch. de fer): composition du comité d'arbitrage relatif à la classification des déblais, 883.

SHARPE, William-Henry, *Lisgar.*

BUDGET GÉNÉRAL.

Disc. gén., 2059.

Discussion des crédits:

Encouragement de l'élevage du bétail, 8149 et suiv.; police sanitaire des animaux, 8156.

BUDGET DE L'AGRICULTURE.

Disc. gén., 7628.

DOCUMENTS.

Poste de Windygate, 4564; section 11, 5808.

INCIDENT.

Pêcheries de la riv. Pembina, 8956.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Gratifications aux volontaires: disc. des art., 8504.
Immigration: disc des art., 5852.

D'initiative parlementaire:

Marchands de détail: disc. des art., 8844.

QUESTIONS.

Armstrong (Dr), 465; basse-cour de la Ferme expérimentale, 4779; concessions de coupe de bois et de foin au Manitoba, 3889; concessions de terres aux miliciens, 3946; concessions de terre aux vétérans de 1866-67, 2308; McConnell (Dr), 465; Ferme expérimentale, 5279; inspecteurs de la quarantaine, 1276, 4564, 5870; production des céréales et des forêts, 6096, produits exportés, 4880; Thornton (docteur), 659; vente de terre à M. Crosbie, 4878; vente de terrains d'écoles, 454, 4557.

SIFTON, Hon. Clifford, *Brandon.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Commission des ressources naturelles: disc. gén. 6687; disc. des art., 6692, 6717 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Ligne Brandon-Saskatchewan-baie d'Hudson: 1re lect., 8049; 2e lect., 8271; 3e lect., 9085.
Pari aux courses: disc. gén., 6842.

SINCLAIR, John, *Guysborough.*

BUDGET.

Disc. gén., 1786.

Discussion des crédits:

Ecoles de navigation, 8945; traitement du personnel des Postes, 7065.

DOCUMENTS.

Rapport sur les navires de l'Etat, 2086.

RAPPORTS.

Industrie du homard: dépôt, 8269.
Pêcheries de homards: disc., 8511; 8627.
2e rapp. du comité de la marine et des pêcheries: adoption, 3308.

SINCLAIR, John—*Suite.*

RAPPORTS—*Suite.*

5e rapport du comité de la marine et des pêcheries, 4217; 6e rapp. du comité de la marine et des pêcheries, adoption, 6966.

QUESTIONS.

Création de bureaux de poste, 657; dépenses effectuées dans le Saint-Laurent, 3346; état de la flotte du gouvernement, 1623; homarderies, exploitation, 270; statistique de la navigation, 466.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Commission des pêcheries, 2841.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions de commerce: disc. des art., 8301.
Loi des pêcheries, disc. des art., 8442 et suiv.
Marine marchande, inspection des navires, dépôt, 211; disc. gén., 538.
Transports par eau: disc. des art., 8412 et suiv.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Loi des pêcheries: disc., 6238 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Enseignement technique, 1104.

QUESTIONS.

Conserves alimentaires, permis d'exploitation, 270.

SMITH, Ralph, *Nanaïmo.*

DOCUMENTS.

Cirkle (Fritz), 5808; phares et personnel en Colombie-Anglaise, 678; rapp. sur le ch. de fer Nord-Canadien, 2425.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Journée de travail: disc. gén., 1321.
Service de la marine: disc. gén., 4211, 4219.

D'initiative parlementaire:

Marchands de détail: disc. des art., 8454, 8845.
Ligne d'Esquimault à Nanaïmo: 1re lect., 1259; ; 3e lect., 2818.
Ligne de l'Est de l'île Voncouver, 1re lect., 2945; 2e lect., 3262; 3e lect., 6039.
Ligne Vancouver-Coast-Kotenay, 1re lect., 1828; 2e lect., 2072; 3e lect., 2818.

D'initiative gouvernementale—Suite.

Ligne Vancouver-Westminster-Yukon, 1re lect., 1678; 2e lect., 3e lect., 4489.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Enseignement technique, 1098.

QUESTIONS.

Great Lakes Dredging Co'y., 3681; Nord-Canadien (ch. de fer), 1275; phares en Colombie-Anglaise (8), 404; rentes viagères de l'Etat, 404.

SMITH, Ralph—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

RAPPORTS.

Journée de travail (disc.), 3063.

SMITH, Robert, *Stormont.*

BUDGET.

Disc. gén., 3293.

SMYTH, William Ross, *Algoma-est.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Edifice public à Roberval, 993.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 5252.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du Saint-Laurent: disc. des art., 5645 et suiv.
Ligne de Manitoulin et de la rive Nord: disc. des art., 3624.

QUESTION.

Police fédérale, 1063.

SPERRY, John, *Lunenburg.*

Présentation à la Chambre, 1981.

SPROULE, Thomas-Simpson, *Grey-est.*

BUDGET.

Discussion générale, 1693.

Discussion des crédits:

Bâtiments militaires, 1023; Bing-Inlet, 3655 et suiv.; bureau de poste à Maisonneuve, 733; dépôt d'immigrants, 1014; dragage en Colombie-Anglaise, 6485; édifices administratif d'Ottawa, divers travaux, 8582; édifice public à Saint-Lambert, 1009; Gaspé, 4119; Harriston, édifice public, 7895; Mitchell, édifice public, 7902 et suiv.; hôtel des postes à Montréal, 740; matériel de dragage, 4996; monument d'Arcy McGee, 6503; nouvel édifice administratif, 7551; pont de Québec, 9257; Port-Arthur et Fort-William, 6049 et suiv.; salle d'exercice à Saint-Jean, 623; secours aux victimes de l'inondation en France, 3231; service ambulant des postes, 6073; service à vapeur avec Cuba, 6017; stations agronomiques, 6040; surveillant Mahony, 7894; traitement du personnel des Postes, 7061; transport et conservation du poisson, 6065.

DISCOURS DU TRÔNE.

Discussion, 74.

DOCUMENTS.

Affaire Walter Blythe (disc.), 2122 et suiv.; canal de la baie Georgienne (disc.), 3779.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Commission des pêcheries, 2837 et suiv.; *Cotton's Weekly*, 6223, 9255; coalitions

SPROULE, Thomas-Simpson—*Suite.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS—*Suite.*

commerciales, 1440; inondations de la Trent, 5513; négociations avec les Etats-Unis relatives au tarif douanier, 6265; observation sur un fait personnel à M. Miller, 4170; représentation de Québec-Est et Ottawa, 548; travaux de la Chambre, 6220; vacance du siège de Dufferin, 548.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1165.
Biens en déshérence: disc. des art., 8805.
Coalitions de commerce: disc. des art., 8299 et suiv.; observ. sur la 3e lect., 8384 et suiv.
Commission des ressources naturelles: disc. gén., 6688; disc. des art., 6693 et suiv.
Contrat d'assurance: disc. des art., 8355, 8888 et suiv.
Contrôle des câbles, des télégraphes et des téléphones, 6347.
Contrôle des graines de semence: disc. des art., 2791 et suiv.
Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 789.
Encouragement à l'industrie du zinc: disc. des art., 6271.
Immigration: disc. des art., 6165.
Journée de travail: disc. gén., 1295.
Loi des Indiens: disc. gén., 6253.
Minerai de zinc: observ. sur la 3e lect., 6978.
Numéraire: disc. des art., 6989.
Service de la marine: disc. gén., 3466.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6655 et suiv.
Ville d'Ottawa: disc. des art., 9206.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du Saint-Laurent: disc. des art., 7025 et suiv., 7096; 2e délibér., 9086.
Cour d'échiquier: disc. des art., 6529 et suiv.
International Waterways, Canals and Construction Co'y.: disc. des articles, 2821; observ. sur le retrait, 7907.
Ligne d'embranchement de Guelph: disc. gén., 8800; disc. des art., 9072.
Ligne Hamilton-Waterloo-Guelph: disc. des art., 7128 et suiv.
Ligne de Manitoulin et de la rive Nord: disc. des articles, 3624:
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5578.
Ligne de la rivière à la Pluie: disc. des art., 6084.
Loi des ch. de fer (bill n° 3), disc. gén. 479; (bill n° 5): disc. gén., 518.
Loi de l'intérêt: disc. gén., 534.
Minotiers du Dominion: disc. des art., 4096, 4131 et suiv., 6095.
Western Canada Power Co'y: disc. des art., 3632.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Biens en déshérence: disc., 7351.
Coalitions de commerce: disc. 7858.
Commission du port de Montréal: disc., 6230.
Conventions tarifaires avec les Etats-Unis., 6284 et suiv., 6308.

SPROULE, Thomas-Simpson—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

D'initiative gouvernementale—Suite.

Magistrature de Québec et de Manitoba: disc., 7360.
Modification du règlement de la Chambre: 1525.
Personnel administratif: disc., 7323 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Abolition du Sénat, 2110.
Affermage de l'Intercolonial, 2429.
Enseignement technique, 1152.
Prévention de la tuberculose, 1510.
Représentation des Provinces maritimes, 2937.
Représentation des provinces au Sénat, 2118.

QUESTIONS.

Courriers convoyeurs, 5889; pont de Québec, indemnité à la compagnie, reconstruction, etc., 272; réparations des effets endommagés dans l'incendie des magasins militaires à Ottawa, 893.

RAPPORTS.

Cie de transmission d'Ottawa-Montréal: observ. 6965.
Journée de travail (disc.), 3071.
Renvoi au comité des comptes publics du rapport de l'auditeur général (disc.), 642.
Nomination d'un traducteur des débats (disc.), 3222.
Pêche au homard (disc.), 8644.
Règlement de la Chambre des communes (disc.), 8786 et suiv.

STANFIELD, John, *Colchester.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Port-Maitland (N.-E.), brise-lames, 1231.

DOCUMENTS.

Accidents aux convois de l'Intercolonial, 5808; Intercolonial (ch. de fer), permis de circulation gratuite, 289; route de Caribou, 3693.

QUESTIONS.

Commissaire des achats de l'Intercolonial, 284; drague *Northumberland,* 4314; équipage du navire *Earl-Grey,* 3684; McKenzie (Calvin), 3946; phares de Bass-River et de Little-Dyke, 2560; port de Boat, rivière Toney, 3886; poste de Pictou, 3687; renvoi d'employés de l'Intercolonial, 169; salaires des employés de l'Intercolonial, 970; sécurité des passages à niveau, 1264; service à vapeur aux îles de la Madeleine, 7443; wagons-lits de l'Intercolonial, 5388.

STAPLES, William, *Macdonald.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Archives, 7670; distribution de vêtements aux Indiens, 8253: édifice public à Portage-la-Prairie, 8594; élévateur de Port-Colborne, 3295: encouragement de l'usage de la réfrigération, 7753; expositions d'intérêt fédéral, 7775; musée Victoria, 600; réparations et améliorations, 4,500; soins médicaux aux Indiens, 8251; stations agro-

STAPLES, William—*Suite.*

BUDGET—*Suite.*

Discussion des crédits—Suite.

nomiques, 7725 et suiv.; traitement du personnel des Affaires indiennnes, 380; traitement du personnel des Postes, 7012.

DOCUMENTS.

Dossier relatif au bureau de poste de Charleston ou Kilmont, 2268.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Droits d'entrée sur les fruits, 7010; franchise postale, 8204; fusil Ross, 354; omission du compte rendu des débats, 8284.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions de commerce: disc. des art., 8307.
Contrôle des graines de semence: disc. des articles, 2803.
Immigration: disc. des art., 5848.
Loi de l'intérêt: 1re lect., 2459.
Service de la marine: disc. gén., 5417.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6655.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Loi des grains concernant le Manitoba: disc., 694.

QUESTIONS.

Arpentage du township n° 9, au Manitoba, 285; canal Welland, 9092; concession de terre dans la section n° 34, 4316; M. Leech, 4317; lieuses mécaniques, 3689; lot n° 73, à Baie-Saint-Paul (Man.), 1074; quai à Saint-Laurent, 1261; section n° 6, 6527; section 32, 7309; service du courrier à Letellier, 7676.

STEWART, Thomas-Joseph, *Hamilton-Ouest.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Traitement du personnel des Postes, 7058.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Primes aux volontaires: disc. gén., 6735.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du Saint-Laurent: disc. des art., 5670.
Pari aux courses: disc. gén., 960.

STRATTON, James-Robert, *Peterborough-Ouest.*

Discussion générale, 1730.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Immigration: disc. des art., 6128.

D'initiative parlementaire:

Ch. de fer du centre d'Ontario: 1re lect., 1828; 2e lec., 2026; 3e lect., 3633.
Marchands de détail: disc. des art., 8463.
Pari aux courses: disc. des art., 6877.

QUESTION.

Fritz Cirkle, 5804.

TALBOT, Onésiphore, *Bellechasse.*

DOCUMENTS.

Accidents sur l'Intercolonial, 2426.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Fonds de prévoyance des employés de l'Intercolonial: disc. des art., 1215.
Loi des pêcheries: disc. des art., 8450.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Loi des pêcheries: discussion, 6236.

QUESTIONS.

Déraillement sur la voie de l'Intercolonial, 2259; location du canal de Beauharnois, 2259; poids du fusil Ross, 9110.

TAYLOR, George, *Leeds.*

BUDGET.

Discussion générale, 2341.

Discussion des crédits:

Accise: application des lois contre les fraudes, 1423; accise, traduction par M. Fréchete, 1419; Aylmer, 4084; exportation d'énergie électrique, 1432; matériel de dragage, 5025; Port-Arthur et Fort-William, 6057; quart provisoire du budget: observ., 5837.

DOCUMENTS.

Matériel de sauvetage dans les deux océans et le St-Laurent (disc.), 678.

INCIDENTS.

Distribution des objets de correspondance, 8529; escaliers du parlement, 470; franchise postale, 8233.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions de commerce: disc. des art., 7277, 8287.
Immigration: disc. des art., 5845 et suiv.
Loi des pêcheries: disc. des art., 8443, 8469.
Numéraire: disc. des art., 6992.
Service de la marine: disc. des art., 7831.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5695 et suiv.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne, 190.
Droits d'accise: disc., 157.
Pensions de la milice: discussion, 6438.

QUESTIONS.

Achat d'une chaloupe à gazoline, 2084; approvisionnements des ouvriers du Transcontinental, 4779; boîte de scrutin du type Ferguson, 7675; concession Barge, 5280; coupe de bois sur l'île Giant's-Tomb, 4879; distribution des objets de correspondance, 8272; Dominion Dredging Co'y, 897; écoles industrielles pour jeunes Indiens, 6524; édifice occupé par le ministère du Travail, 660; émigration aux Etats-Unis,

TAYLOR, George—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

453; emprunts temporaires, 8652; garantie d'obligations du G.-T.-P., 8652; Johnson, Arthur, 3948; Maritime Dredging Co'y, 897; outillage de dragage sur le lac Des-Chênes, 664; pont du lac Mud, 3480; produits des impôts pour l'exercice 1909-1910, 8519; rapides St-André, 8654; remorqueur *G.-I.-Witherbee*, 2084.

RAPPORTS.

Compte rendu des débats, distribution aux membres (disc.), 540.
Journée de travail (disc.), 3062.
Rapport de l'auditeur général: observ., 9295.

TAYLOR, James-Davis, *New-Westminter.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Le Bic, 4092; Cap-à-l'Aigle, 4108; fl. Columbia, 4526; riv. Coquitlam, 4538; essayerie de Vancouver, 8124 et suiv.; ports, ponts et voies fluviales en Colombie, 4545; riv. Richelieu, 4454; Ste-Croix, fl. St-Laurent, 4468; traitement du personnel des Postes, 7067; traitement du personnel du Travail, 248; fl. Yukon, 4992.

DOCUMENTS.

Poste de Central-Parc, 3347.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Franchise postale, 8185; lieutenant-gouverneur de la Colombie-Anglaise, 550; *round robin* relatif aux travaux de la Ch.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Chutes d'eau en Colombie-Anglaise: disc. des art., 8879.
Journée de travail: disc. gén., 1335.

D'initiative parlementaire:

Western Canada Power Co'y: 1re lect., 1783; 2e lect., 2026; disc. des art., 3626 et suiv.; 3e lect., 4097.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Représentation des provinces au Sénat: disc., 2113, 2118.

QUESTIONS.

Aliénation de terrains à New-Westminster, 3347; arbitrage de la mer de Behring, 2867; bureau de poste de Central-Park, 2307, 2420; chasse au phoque, 2421; commission internationale des pêcheries, 3687; commissions sur fournitures du Transcontinental, 3342; concession de pêche en Colombie, 4160; concession de terre à Westminster, 2418; dragage du fl. Fraser, 2624; examen du service des postes, 2417; ferme expérimentale d'Agassiz, 2422; fourniture du poisson au pénitencier de New-Westminster, 7911; franchise postale (usage de la) au départ. de la Justice, 1274; lieutenant-gouverneur de la Colombie-Anglaise, 400; pénalités pour infractions à la loi postale, 2419; poste de New-Westminster, 3115; prairies de Pitt, 287;

TAYLOR, James-Davis—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

propriété des cours d'eau, 3115; quai de Canning, 2078; service vétérinaire, vacance dans le personnel, 135; station navale d'Esquimault, 666; terrain de l'Etat à New-Westminster, 833; vente de terrains à Surrey, 2418.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3054.

TEMPLEMAN, Hon. William, *Comox-Atlin.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Achat de bateaux pour le service des phares, 8955; achat de livres, instruments, etc., 8983; application des lois contre les fraudes, 1421; alcool méthylique aux marchands, etc., 1421; brisement de la glace, 8953; chantiers de Sorel, achat d'un terrain, 8949; chenal maritime du Saint-Laurent, 8948; fleuve Columbia, 4528; dépenses casuelles du Revenu intérieur, 240; écoles de navigation, 8945; enquête sur les explosifs, 8984; entretien des vapeurs et bateaux brise-glace, 8941; essayerie de Vancouver, 8170; estampilles de tabac,1418; établissement de pisciculture, 6067, 8967; exportation d'énergie électrique, 1432; expositions des pêcheries, 8971; exploitation de la tourbière de l'Etat, 8981; frais d'enquête sur la juridiction des pêcheries, 8973; frais de voyage, loyer, fournitures, etc., 1417, 1432; inspection des bestiaux, 8946; matériel de dragage pour le Saint-Laurent, 8950; musée Victoria, achat de spécimens, 8984; ostréiculture, 8972; pensions des pilotes, 8954; phares et balises en Colombie-Anglaise, 8951; piles permanentes dans le lac Saint-Pierre, 8950; primes aux agents des douanes, 8974 et suiv.; protection des pêcheries (suppl.), 6069; publications de rapports, cartes, etc., 8983; réfrigération de la boitte, 8973; salaires des gardiens de phares, 8950; service géologique, 8983; service des signaux, 8954; service à vapeur avec Cuba, 6023; station d'expériences du chien de mer, 8973; subventions aux entreprises de sauvetage, 8946; supplément aux surveillants de l'accise, 1411; traduction par M. Fréchette, 1419; traitement et allocations temporaires aux agents de l'Ouest, 1420; traitement des agents et inspecteurs de l'accise, 1405; traitement des inspecteurs de l'éclairage, 1431; traitement du personnel de l'inspection des poids et mesure, 1430; traitement du personnel des mines, 352; traitement du personnel du Revenu intérieur, 27; traitement du personnel du service des pêcheries, 8963; transport et conservation du poisson, 6064; travail suppl. aux distilleries, 1406; Queen-Charlotte-City, 4980.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Accident du vapeur *Lansdowne*, 8960; fourniture de charbon aux gardiens de phares, 9268; mines de nickel, 2310; passe migratoire de la riv. au Saumon, 8962; passe migratoire de la riv. White-Mouth, 8961; pêcheries du Manitoba, 4556, 6221; pêcheries de la rivière Pembina, 8957.

TEMPLEMAN, Hon. William—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Accise (droits d'): dépôt, 158; disc. des art., 549.
Coalitions de commerce: disc. des art., 8290.
Inspection du gaz, dépôt, 3226; disc. gén., 5992; disc. des art., 5993.
Loi des pêcheries: dépôt, 6251; disc. des art., 8440, 8467 et suiv.
Loi du revenu intérieur: commerce des cigarettes (bill n° 9), 3e lect., 858.
Minerai de zinc: dépôt, 6123; disc des art., 6267; adoption, 6977.
Personnel administratif: disc. des art., 7697.
Unités de mesures d'électricité: dépôt, 98; retrait, 5985.

D'initiative parlementaire:

Pureté des aliments: observ. sur le dépôt, 2950.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Accise (droits d'): dépôt, 100; disc., 156.
Encouragement de l'industrie du zinc, 5119.
Loi des pêcheries: dépôt, 4971; disc., 6234.
Minerai de zinc: discussion, 6114.

QUESTIONS.

Accise de Goderich, 4159; analyse des marmelades, 4162; Cirkle (Fritz), 5804; cigarettes: fabrication et importation, 664; commission des ressources naturelles, 3684; concession de pêche en Colombie, 4160; conducteur des travaux Ernest Roy, 4777; congélateurs de boitte, 4558; Costello (Thomas), 3952; douane de Chambord, 4774; exportation de force motrice, 172; gardien du phare de la baie Saint-Laurent, 4559; gardien de quai à Magnetawan, 7676; Gervais (Alphonse), 6523; Gravel (A. J.), 6863; importations au Yukon, 3690; importation d'effets militaires, 3089; lieuses mécaniques, 3689; Johnson, (Arthur), 5116; McKenzie (James), 3888; mouillages dans le port de Montréal, 5804; navires enregistrés, 6218; navires de guerre, 4157; pêcheries de homards, 4163; percepteur de Burlington, 5279; port de Québec, 6523; postes de sauvetage, 4163; séchage du poisson, 7169; steamer *Hudson*, 4778; tuyaux d'égout vitrifiés, 4158; vapeur *Princess*, 8653.

RAPPORTS.

Fraudes alimentaires: inspecteur des poids et mesures: dépôt, 7.
Ministre du Revenu de l'intérieur; dépôt, 7.
Pêche au homard (disc.), 8514, 8650.

THOBURN, William, *Lanark-Nord.*

BUDGET DE L'AGRICULTURE.

Discussion générale, 7618.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Main-d'œuvre étrangère, 5082; vétérans des incursions des féniens, 7446.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrat d'assurance: disc. des art., 8352 et suiv.

THOBURN, William—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative gouvernementale—Suite.

Eaux navigables: disc. des art., 6570.
Service de la marine: disc. gén., 5380.

D'initiative parlementaire:

Ligne du fleuve Nelson: disc. des art., 5604.
Loi électorale, disc. des art., 1366.
Pari aux courses: disc. des art., 6921.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Enseignement technique, 1148.

THORNTON, Charles-Jonas, *Durham.*

BUDGET GÉNÉRAL.

Discussion générale, 2056.

BUDGET DE L'AGRICULTURE.

Discussion générale, 7664.

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Loi électorale: disc. des acticles, 1343.

QUESTIONS.

Débordement du lac Scugog, 2307; amélioration du port de Cobourg, 1450.

TODD, William, *Charlotte.*

DOCUMENTS.

Old-Proprietor (récif d'), naufrage de l'*Hestia* (disc.), 336.

TOLMIE, John, *Bruce-Nord.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Ch. de fer du centre de l'Algoma à la baie d'Hudson: 1re lect., 2344; 2e lect., 2504; 3e lect., 3633.
Ch. de fer de Manitoulin et de la rive Nord, 1re lect., 2344; 2e lect., 2504.
Ch. de fer Pacifique-Atlantique: 1re lect., 1982; 2e lect., 2216; 3e lect., 3633.
Divorce d'Elmore-Walter Scott: 1re lect., 5865; 2e lect., 6096; 3e lect., 7642.

QUESTION.

Sténographie des comités, 9109.

TURCOTTE, Joseph-Pierre, *Québec-Comté.*

BUDGET.

Dscussion générale, 2041.

Discussion des crédits:

Bureau de poste-succursale à Québec, 880.

INCIDENT.

Travaux du Nord-Canadien de Québec, 9218.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 782.

TURCOTTE, Joseph-Pierre—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative gouvernementale—Suite.

Journée de travail: disc. gén., 1290.
Service de la marine: disc. gén., 5166.

D'initiative parlementaire:

Ch. de fer de colonisation du nord de Québec: 1re lect., 2 mars; 2e lect., 5019; 3e lect., 6175.
Loi de l'intérêt, disc. gén., 530.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Modification du règlement en ce qui concerne les questions, 1630.

QUESTIONS.

Conférence sur l'autorisation des compagnies, 7310; port de Québec, 6523; défense militaire de Québec et du fleuve Saint-Laurent, 7908.

RAPPORTS.

Journée de travail (disc.), 3073.

TURCOTTE, Gustave-Adolphe, *Nicolet.*

BUDGET.

Discussion des articles:

Gaspé, 4123.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4884.

TURGEON, Onésiphore, *Gloucester.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4400.

TURRIFF, John-Gillanders, *Assiniboïa.*

BUDGET.

Discussion générale, 2243.

Discussion des crédits:

Observatoire d'Ottawa, 565.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Commission des ressources naturelles: disc. des art., 6725.
Gratifications aux volontaires: observ. sur le dépôt, 5276; disc. des art., 8482.
Immigration: disc. des art., 5852.
Subventions aux chemins de fer fer: disc. des art., 8907.

D'initiative parlementaire:

Banque de cautionnement Weyburn: 1re lect., 2e lect., 5802; 3e lect., 6039.
Ch. de fer du Nord et de l'Ouest d'Ottawa: disc. des art., 1441.
Cie d'ass. sur la vie la Protectorate: 1re lect., 6261; 2e lect., 6483; 3e lect., 7168.
Cie de transmission du Saint-Laurent: disc. des art., 5649, 6607 et suiv.

TURRIFF, John-Gillanders—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire—Suite.

Concession de terrains aux volontaires de la guerre sud-africaine: dépôt, 1783.
Embranchement du Grand-Tronc-Pacifique: 1re lect., 2775; 2e lect., 3262; 3e lect., 5020.
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5100.
Ligne de la riv. à la Pluie: disc. des art., 6087.
Loi des terres fédérales (bill n° 88): dépôt, 1783; (bill n° 94): dépôt, 1828.
Marchands de détail: disc. des art., 8856, 9028.
Pari aux courses: disc. des articles., 6952.
Pioneers Loan Company: 1re lect., 7907; 2e lect., 8271; 3e lect., 9085.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Loi des grains concernant le Manitoba: disc. 695.

D'initiative parlementaire:

Modification du règlement en ce qui concerne les questions: disc., 1628.
Représentation des Provinces maritimes: disc., 2881.

VERVILLE, Alphonse, *Maisonneuve.*

Discussion des crédits:

Bureau de poste à Maisonneuve, 707.

DOCUMENTS.

Paye des employés du canal de Lachine, 1635.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4636.

D'initiative parlementaire:

Durée de la journée de travail: dépôt, 267; disc. gén., 1278, 1334; renvoi à un comité spécial, 1335.
Ordre indépendant des réchabites: 1re lect., 2344; 2e lect., 2504; 3e lect., 4097.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Enseignement technique, 1111.

QUESTIONS.

Atelier de charpenterie du canal de Lachine, 660; canal de Lachine, 5386; charpentiers du canal Lachine, 2072; emploi de pin de Douglas dans les travaux du canal Lachine, 1445; employés du canal de Lachine, 1062; ouvriers du canal de Lachine, 2561; payements faits à T. Evers, 3089; renvois d'employés du canal Lachine, 1445; statistique industrielle, 173.

RAPPORTS.

Journée de travail (disc.), 3057.

WALLACE, Thomas-George, *York-Centre (Ont.)*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Canal de la Trent, 3280 et suiv.

WALLACE, Thomas-George—*Suite.*

DOCUMENT.

Affaire Walter Blythe (disc.), 2119 et suiv.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Détention d'Alex. Lyons à l'île Ellis, 9016; poste de Markham, 3312; réglementation des courses de chevaux, 6976.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Primes aux volontaires: disc. gén., 6743. Service de la marine: disc. gén., 5435.

D'initiative parlementaire:

Pari aux courses: dépôt, 1616.

QUESTIONS.

Bureau de poste de Markham, 101; canal de Newmarket, 100; chartes de compagnies: conditions d'octroi, 897; casernes Stanley, 3115; fonds patriotique du Sud-Africain, 3115; navires enregistrés, ——; terres publiques au Nord-Ouest, 1451; Gravel (A. J.), 6863; tuyaux d'égout vitrifiés, 4157.

WARBURTON, Alexander, *Queen (I.P.-E.).*

Ajournement de Pâques: observ., 6000.

DOCUMENTS.

Moyens de communication de l'île du Prince-Edouard (disc.), 3349; projet d'embranchement dans l'île du Prince-Edouard, 5807; représentation des Provinces maritimes (disc.), 679; situation des ingénieurs de l'Etat (disc.), 2129.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4173, 5390.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Représentation des Provinces maritimes, disc., 2886.

Rapport de l'auditeur général: renvoi au comité des comptes publics (disc.), 634.

WHITE, Gerald-Verner, *Renfrew-Nord.*

DOCUMENTS.

Canal de la baie Georgienne (disc.), 3693; importations de couveuses et éleveuses artificielles, 435; revue de Petewawa, 4367, 5571.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Eaux navigables: disc. des art., 6563 et suiv.

QUESTIONS.

Charbon, importation des Etats-Unis, 890; voie fluviale entre Port-Colborne et Montreal, 889; importation de couveuses artificielles, 174.

WHITE, William-Henry, *Victoria (Alb.)*

Discussion des crédits:

Encouragement de l'usage de la réfrigération, 7755; Saskatchewan du Nord, 4522.

WHITE, William-Henry—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Ch. de fer de la passe du Pin: dépôt, 541; 2e lect., 785; 3e lect., 1443.

Ligne Northern Empire: 1re lect., 5570; 2e lect., 6039; 3e lect., 6522.

WILCOX, Oliver, *Essex-Nord.*

Présenté à la Chambre, 1057; nommé membre de divers comités, 1057.

BUDGET.

Discussion générale, 2287.

Discussion des crédits:

Dépenses casuelles des ministères, 9247.

DOCUMENTS.

Fournitures de fils à clôture, 2269.

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Pari aux courses: disc. gén., 6804.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Primes au pétrole: disc., 7375.

QUESTIONS.

Bureau de poste de Walkerville, 1451; clôture métallique pour l'Intercolonial, 2084.

WILSON, Charles-Avila, *Laval.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Accise: application de la loi contre les fraudes, 1428.

DOCUMENTS.

Canal de la baie Georgienne (disc.), 3745.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4714.

D'initiative parlementaire:

Pari aux courses: disc gén., 929, 6759.

QUESTIONS.

Durée des vacances parlementaires, 2624; jeunes délinquants, 1452; loi des procès expéditifs, 1451; règlements relatifs à la franchise postale, 2265; renvoi d'immigrants, 1452.

WILSON, Uriah, *Lennox-et-Addington.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Ligne télégraphique de Gravelburg, 6498; Rideau-Hall, 8605; service de l'immigration: traitement des agents, 8608.

DOCUMENTS.

Dragage de la Rivière Napanee: demande de documents, 111, 1079; immigration, 112; North Atlantic Trading Co., 678.

WILSON, Uriah—*Suite.*

INCIDENT.

Napanee (dragage de la rivière), 1219.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Immigration: disc. gén., 5826; disc. des art., 5857, 6152, 6175.

QUESTIONS.

Immigrants établis sur la ligne de Quinté, 8275; immigration: agents en Grande-Bretagne, 177; Napanee (rivière), travaux de dragage, 1261; North Atlantic Trading Co., 674; registre d'émigrants, 280.

WORTHINGTON, Arthur-Norreys, *Sherbrooke.*

DOCUMENTS.

Enquête sur les actes du commandant de la 5e cie d'intendance, 435; expulsions des rangs de la milice, 5807; fusil Ross, 158; importations d'objets d'uniformes pour les cadets écossais, 3692; fabrication de tentes, 2268; pertes d'habillements, 2268; projet de tunnel à l'île du Prince-Edouard (disc.), 290; propriétés militaires, contributions particulières, 2268.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Fusil Ross, 4789 et suiv.; question de règlement, 1689.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrat d'assurance: disc. des art., 8349 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Cie des machines à papier perfectionnées: 1re lect., 1436; 2e lect., 1825; disc. des art., 3313.

QUESTIONS.

Allocations de campement, 1269; allocation d'inspection dans la milice, 1622; allocations de présence aux écoles d'instruction, 1076; appareils à fausse cible, 1878; armement et approvisionnement de la milice en temps de guerre, 889; armement des cadets, 277; assistance médicale aux familles d'officiers, 1687; Canadiens dans la troupe permanente, 5805; cavalerie des cantons de l'Est, 670; chauffage et éclairage des édifices publics, 1270; convention avec l'Alberta pour les services de la gendarmerie, 891; Costello (Thomas), 3951; courrier de Dunkin, 4560; coût d'entretien de la troupe permanente, 1881; commis aux écritures militaires, 1453; défenses d'Esquimault et d'Halifax, 1067; défenses secrètes effectuées par le départ. de la Milice, 1879; casernes militaires: dragons à Saint-Jean, 3688; écoles d'instruction dans la troupe permanente, 1618; école milit. à Saint-Lambert, 3952; effectif de la milice, 1619; équipement de mobilisation, 1267; Esquimault, évacuation par la garnison, 277; fournitures de selles et harnais au départ. de la Milice, 1880; fournitures de tentes au départ. de la Milice, 1880; frais de représentation des off. de la troupe permanente, 1618; fusil Ross, 138, 285, 1620, 4559, 5805; fusil Ross au concours de Bisley, 4318; habillement de la milice, 1075; hausses du fusil Sutherland, 1623; hautes payes dans la milice, 1687; immigration dans les cantons de l'Est, 671; importation d'effets militaires, 3088; méfaits de charge imputés aux officiers de la 5e cie du corps d'intendance, 139, 2414; magasins militaires (sécurité des) à Ottawa, 885; major et capitaine de la Ronde, 5806; parc d'artillerie, 405; pièces de 12 dans les rég. d'artillerie, 1685; pratique du tir à l'école milit. de St-Jean (P.Q.), 1687, 1876; propriété milit. à St-Jean (P.Q.), 3951; quartiers des soldats mariés à Winnipeg, 1687, 1876; récompenses aux vétérans des incursions féniennes, 833; règles suivies pour l'attribution de salles d'armes à la milice, 1686; règlements de la milice, 673; règlements relatifs à la solde et aux allocations dans la milice, 1456; rôle de la troupe permanente dans l'instr. de la milice active, 1687; salles d'exercice et salle d'armes, 1622; salle milit. de Brandon, 1687, 1876; service de l'intendance à Québec, 2415; terrains militaires, 1270; topographie militaire, 1453; tribunaux d'enquête militaires, 287; troupe permanente, 278, 890, 1068, 1069; vaisseaux de guerre sur les Grands lacs, 105.

WRIGHT, William, *Muskoka.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Affaires indiennes, frais judiciaires, 8245; bureau de poste à Maisonneuve, 721; canal de la Trent, 3292; édifice public à Roberval, 983; quai à l'île Lennox, 8249; quai a Port-Malcolm, 1240; Saint-André de Kamouraska, 4474; fleuve Saint-Laurent, 4464.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrôle des graines de semence: disc. des articles, 2799.

Immigration: disc. gén., 5833; disc des art., 6155, 6191.

Service de la marine: disc. gén., 5438.

D'initiative parlementaire:

Ligne du fleuve Nelson: disc. des articles, 5110.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions de commerce: disc., 7263.

QUESTIONS.

Adjudication de coupes de bois dans les réserves indiennes, 891; rivière Montréal, 3342.

2me PARTIE—SUJETS

ABREVIATIONS—(adop.)—adoption ou adopté; (communic.)—communication; (déc.)—décision; (doc.)—documents; (explic.)—explication; (int.)—interpellation; (mot.)—motion; (1ère l.)—première lecture; (2e l.)—deuxième lecture; (3e l.)—troisième lecture; (sub.)—subsides, subvention ou crédit.

ACCISE: dépôt du proj. de rés. de l'hon. M. Templeman portant modification au régime de l', 100; disc. du proj., 156; adop., 158; appointements des fonctionnaires (subs.), 1405; pour travail supplémentaire aux distilleries et aux autres fabriques importantes (subs.), 1406, 1408; pour traitement de fonctionnaires qui travaillent plus que les heures réglementaires (subs.), 1411; frais de voyage, loyer, etc. (subs.), 1417; estampilles (subs.), 1418; L. A. Fréchette, traduction (subs.), 1419; allocation provisoire pour le Manitoba et le Nord-Ouest (subs.), 1420; pour alcool méthylique, loyer, éclairage, appointements, etc. (subs.), 1421; sophistication des aliments, etc. (subs.), 1421; inspection des poids et mesures, traitements (subs.), 1430; traitements des inspecteurs de lumières au gaz et à l'électricité (subs.), 1431; loyer, frais de voyage, appointements, etc., pour le service des poids et mesures (subs.), 1432; exportation de la force électrique (subs.), 1432.

Accidents: causés par les matières explosives dans les tr. publics, demande par M. Robb, de doc. y rel., 177.

Acier: machine, importations (quest. Rhodes), 1071.

Administration publique, demande, par M. Foster, de doc. concernant le nombre de fonctionnaires, 4563; centrale, dépenses casuelles (subs.), 9247.

Adresse au Gouverneur général, 9172.

Aéroplanes pour la défense militaire (quest. Chisholm), 1446.

Affaires étrangères (ministère): traitement du personnel (subs.), 353; indiennes (département): traitement du personnel (subs.), 361, 436.

Agassiz (C.-A.), ferme expérimentale (quest. J. D. Taylor), 2422.

Agent commercial, du Canada, à Washington, en nommera-t-on un? (quest. Lewis), 4972; en Allemagne (quest. Armstrong), 5571.

Agriculture (ministère): dépôt du rapport, 7; traitement du personnel (subs.), 227; bulletins mensuels (quest. Paquet), 834; question de privilège de M. Campbell au sujet de la gestion du, 1440; ministère, discussion gén. du budget, 7574, 7655; encouragement (subs.), 7751.

Ainslie (loc.), chenal protégé (subs.), 1051.

Ajournement: explication personnelle de M. l'Orateur sur motion d', 129; fête de l'Immaculée Conception, 974; vacances de Noël, 1371; mercredi des Cendres, 3226.

Alberta, gisements houillers (quest. Magrath), 1066; réserves indiennes (quest. Herron), 1902; superficie et terres en culture (quest. Macdonell), 3087.

Alcoolisme, congrès international (quest. Foster), 549.

Algoma, poste rurale (quest. Boyce), 1077.

Allan, compagnie, escale à Halifax (quest. Crosby), 3226; (réponse de sir Wilfrid Laurier), 3389.

Allandale: courrier (quest. Lennox), 174.

Allard, A., et les adjudications de l'Etat (quest. Crothers), 2626, 2779.

Allard, Albert, député d'Ottawa, présentation à la Chambre, 7173.

Allemagne, relations commerciales (quest. Armstrong), 2778; convention commerciale avec le Canada, dépôt d'une copie, 3880; surtaxe (int. Armstrong), 3889; convention commerciale (observations R. L. Borden), 4050.

Anctil, Napoléon, ses fonctions (quest. Paquet), 1260.

Angers (L'Ange-Gardien), quai (subs.), 4084.

Angus, Wm, son emploi (quest. Roche), 3343.

Annapolis, port de (subs.), 1030.

Annuaire du Canada (quest. Paquet), 1077.

Arc (rivière), demande, par M. Northrup, de doc. rel. aux terres houillères, 3348.

Archives, protection (quest. Paquet), 1076; (subs.), 7670.

"Arctic", son expédition (quest. Jameson), 1071; plaque commémorative (quest. Jameson), 1689; correction rel. à la plaque commémorative, 1827.

Ardoises et crayons de mine (quest. Macdonell), 6863.

Arichat: quai (subs.), 1031.

Armstrong, Dr, de Gladstone (quest. W. S. Sharpe), 465.

Arpentage: dans le township n° 9, province du Manitoba (quest. Staples), 285.

Arthabaska, édifice public (subs.), 698.

Articles canadiens exposés à l'Institut impérial de Londres (subs.), 7770.

Artillerie, chevaux (quest. Monk), 830; de campagne, armement (quest. Currie), 1449.

Assurances, loi sur les compagnies.—Décision du juge Leet (quest. Monk), 831; autorité législative du gouvt fédéral et des provinces (quest. Monk), 3387; contrat (quest. Macdonell), 7085.

Athabaska (rivière), améliorations (subs.), 4519.

Athalmer, quai (subs.), 4523.

Attaché canadien à Washington, disc. d'un proj. de rés. de M. Lewis, 1672.

Auditeur général: dépôt du rapport, 7; adoption d'une motion tendant au renvoi du rapport au comité des comptes publics, 634; appointements de quatre nouveaux fonctionnaires (subs.), 8168; rapport (observ.), 9295.

Avocats, employés par l'Etat, demande de doc. par M. Rhodes, 5808.

Aylmer, hôtel des postes (subs.), 698.

BAIE-DE-LA-FAIM, digue (subs.), 3296, 3298.

Baie de Fundy; station de sauvetage dans la (quest. Daniel), 109.

Baie Georgienne, adoption d'une motion de M. White relative au canal, 3693.

Baie d'Hudson, terres vendues pour le ch. de f. de la, (quest. Foster), 2262; (chemin de f.) (inc.), 7570; chemin de fer, construction (subs.), 9256.
Baie de Mace, musoir (subs.), 3586.
Baie de la Providence, quai (subs.), 3653.
Baie Saint-Paul (Manitoba), titre du lot n° 73 (quest. Staples), 1074.
Baie de Spanishship, quai (subs.), 1243.
Baie du Tonnerre, pour briser la glace (subs.), 8953.
Bamfield, quai (subs.), 4523.
Banques, loi sur les (quest. Beattie), 3114; depuis 1888, demande de doc. par M. Foster, 3348; observ. Foster sur la loi des, 3676; loi des, (quest. Foster), 4555; liste des actionnaires (quest. Henderson), 5118; dépôts (quest. Burrell), 5279; loi relative aux (quest. Emmerson), 7321.
Barge, W. R., et l'enlèvement de bois par des porteurs de permis (quest. J. D. Taylor), 5280.
Barr (député): observ. de sir Wilfrid Laurier sur la mort de, 208; observ. de M. Lewis, 399.
Barres d'attelage de wagons à marchandises (subs.), 3041.
Barrage aux rapides du Long-Sault, explications sur un fait personnel par M. Reid, 6265.
Barrie: courrier (quest. Lennox), 174.
Barriefield, champ de tir (quest. M. Currie), 4161.
Barrington (N.-E.), entrepôt frigorifique (quest. Jameson), 2081.
Bassins de radoub, subventions, dépôt, par le très hon. sir Wilfrid Laurier d'un proj. de résol., 6625; retrait du projet de rés., 8410; dépôt d'une rés., 8523; adopt. d'une rés., 9120.
Bass-River et Little-Dyke, phares de (quest. Stanfield), 2560.
Bathurst, édifice public (subs.), 611.
Bayside, quai (subs.), 2847.
Beauharnois, canal de, location (quest. Talbot), 2259; demande, par M. Monk, de toute la correspondance échangée entre Célestin Prégent, de Melocheville, soit personnellement, ou par son procureur, et le département des Chemins de fer et des Canaux, au sujet de certains ponts sur le canal Beauharnois, 2426; concessionnaires (quest. Monk), 3946.
Bécancour (rivière), quai (subs.), 4086.
Behring (mer), coût de l'arbitrage (quest. J. D. Taylor), 2867.
Belfast, jetée (subs.), 2842.
Bellechasse, député siégeant déclaré dûment élu, 3672.
Belle-Rivière, port de (subs.), 2842.
Beresford, tunnel (subs.), 3030.
"Bessemer n° 2", pertes de vie sur le lac Erié, (int. Macdonell), 1689; rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries à ce sujet, 1780.
Best, John, élu député de Dufferin, 1828; présenté à la Chambre, 1828.
Bestiaux, frais d'inspection (subs.), 8946.
Biens en déshérence, dévolution à l'Etat, dépôt, par M. Aylesworth, d'un proj. de rés., 6865; disc., 7349; adopt., 7352.
Bibliothèque du Parlement: dépôt du rapport, 5; composition et fonctions du comité, 167.
Billets du Dominion en circulation (quest. Lewis), 8653.
Bills du Sénat, numérotage (quest. Lennox), 6522.
Black-Point, brise-lames (subs.), 1031.
Blackville, ligne de ch. de f. (subs.), 3044.
Blairmore (gare de), transport de dépêches (quest. Armstrong), 8274.
Blé, production (quest. S. Sharpe), 6096.
Blue-Rock (îles), brise-lames (subs.), 1031.
Bluff-Head, brise-lames (subs.), 1031.
Blythe, Walter, disc. d'une mot. de M. Wallace relative au procès de, 2119; rôle de la couronne dans les cas de peine capitale (incident), 2862.
Boar's-Back, bureau de poste (quest. Jameson), 4561, 6098.
Bois de chauffage, dans le township 50, rang 27 (quest. Lake), 4315.
Bonnet (lac du): demande, par M. Campbell, de doc. rel. à la pêche dans le, 290.
Borden, R. L., (traitement du chef de l'opposition), explications sur un fait personnel par M. Barker, 6971.
Bouctouche, chenal (subs.), 2847.
Bourgeois, Benjamin, ingénieur congédié (quest. Lennox), 3343, 3886.
Bout de l'Ile (pont du), (incident), 6749.
Boy Scouts (jeunes éclaireurs), (quest. Hughes), 3226.
Brandon, agence (quest. Lake), 3113; entrée du Grand-Tronc-Pacifique (quest. Roche), 3336; acquisition d'un terrain par cette ville (quest. Staples), 6527.
Brantford, monument à l'inventeur du téléphone (subs.), 6505.
Britton, juge (quest. Crosby), 7170.
Brockville, dock (subs.), 3651.
Brooklyn, brise-lames (subs.), 1032.
Brudenell, quai (subs.), 2843.
Brûlé, quai (subs.), 1033.
Budget supplémentaire: transmis au comité des subsides (mot. Fielding), 396; message du Gouverneur général, 3112.
Bulletins des fermes, impression et distribution des rapports (subs.), 7767.
Bunn, John A., demande de doc., par M. Roche, rel. à sa correspondance avec le dpt de l'Intérieur, 3348.
Burk's-Falls, droits de quaiage (quest. Arthurs), 8275.
Burk's-Head (ou Anse-à-Robert), brise-lames (subs.), 1033.
Burlington, jetées du chenal (subs.), 3652; percepteur des douanes (quest. Lake), 5279.
Byng-Inlet, améliorations (subs.), 3655.

CABANO, quai (subs.), 4101.
Cadeaux aux ministres de la couronne (int.), 9221.
Cadets du Collège Militaire Royal, visite à Ottawa (inc.), 9014.
Camborne (C.-A.), maître de poste (quest. Goodeve), 1073.
Campbell (rivière), quai (subs.), 4523.
Campbell, Archibald W., sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux (quest. Hughes), 2869.
Campbellton, quai (subs.), 2853.
"Canada" explication personnelle de M. Rutan sur un article de ce journal, 5280.
Canadian Northern Alberta Railway Company, dépôt d'une résol., 8520.
Canadian Northern Alberta Railway Company, adopt. d'un proj. de rés., 8908.
Canadian-Northern, (int)., 9218.
Canadien expulsé d'Allemagne (observ. Burrell), 1526.
Canaux, usage réciproque (int. Perley), 5490; de l'état de New-York (incident), 5935.
Canaux de New-York, usage par les Canadiens (quest. Perley), 4367.

Canning, quai (quest. Taylor), 2078.
Cap-à-l'Aigle, quai (subs.), 4104.
Cap-Bald, quai (subs.), 2854.
Cap-de-Chatte, jetée (subs.), 4112.
Capitaux étrangers, engagés dans les industries canadiennes, (quest. Fowke), 664.
Cap-Richibouctou, quai-brise-lames (subs.), 3622.
Cap-Tourmente, brise-lames (subs.), 2855.
Carabiniers de la reine, leur départ pour Aldershot (quest. Foster), 3888.
Caribou, travaux de chaussée (demande de doc. par M. Stanfield), 3693.
Carlton, quai (subs.), 4108.
Carousel, gardien du phare de (quest. Girard), 2415.
Cartwright, sir Richard, concession de terres (quest. Edwards), 2868.
Cavalerie: brigade des Cantons de l'Est (quest. Worthington), 670.
Central Economy, quai (subs.),1040.
Central-Park (N.-W.), bureau de poste, (quest. J. Taylor), 2308; demande de doc. par M. J. D. Taylor, 3348.
Chambly (canal) dommages (quest. Blondin), 2624.
Chambly-Canton, prolongement du quai (subs.), 3296.
Chambord, bureau de douane (quest. Girard), 4774.
Chambre des communes, demande, par M. Campbell, de la liste des noms des 221 membres de la Chambre des communes mentionnés à l'article premier, chapitre 41, 6-7 Edouard VII, Statuts du Canada, 1907, à l'exception des sièges qui sont devenus vacants; comité du règlement: fonctions, 167; composition, 1372, 1522; disc. d'un projet de rés. tendant à modifier le règlement, 1624; priorité des projets du gouvernement (mot. Laurier), 2344; fonctionnaires logés aux frais de l'Etat (quest. Blain), 3227; affaires du gouvernement (mot. Fielding), 4049; mot. de M. McColl à l'effet que le comité spécial permanent des comptes publics siège pendant les séances, 4366; séances du mercredi soir (mot. Laurier), 4564; employés sessionnels (quest. Best), 4774, 5278; demande, par M. Best, d'un état donnant les noms des employés sessionnels et temporaires de la Chambre des communes qui recevaient un traitement au 27 janvier dernier, 5808; vacances de Pâques, 6000; séances du matin, 6440; dépôt, par sir Wilfrid Laurier, d'une proposition, émanant de l'Orateur, relativement à la réorganisation du personnel, 6774; présence d'étrangers dans les couloirs (inc.), 7565; pour compléter l'indemnité parlementaire des membres (subs.), 8171; retrait d'une proposition relative à la réorganisation du personnel, 8275, 8384; séances du samedi (mot. Laurier), 8520; suspension de règlements (mot. Miller), 8780; disc. du rapport rel. aux modifications des règles, 8784; traitement des employés (mot.), 9267; législation (subs.), 9237.
Champs de bataille nationaux, commission des (quest. Lake), 3881; commission (quest. Monk), 831.
Chapet-Cove, brise-lames (subs.), 1040.
Charbon; importation des Etats-Unis (quest. G. V. White), 890.
Charbonnages canadiens, postes de sauvetage, 4162.
Charleston, bureau de poste de, demande, par M. Staples, de doc. y rel., 2268.
Charlottetown, édifice public (subs.), 610; nouvelles installations de chemins de fer subs.), 3234; exposition (subs.), 8166.
Châteauguay, quai (subs.), 4109.
Chatham, déviation de la ligne et embranchement sur le quai (subs.), 3032.
Chaudière-Jonction, remise à locomotives (subs.), 3032.
Chemin de fer de Belleville et North-Hastings (quest. Northrup), 104.
Chemin de fer de la Vallée du fleuve Saint-Jean (quest. Crocket), 125.
Chemin de fer de la section 29, township 9, rang 22, à l'ouest du 4e méridien: demande par M. Magrath, des doc. y rel., 678.
Chemin de fer canadien du Nord, subventions (quest. R. Smith), 1275; demande, par M. Smith (Nanaïmo) d'un état indiquant si le, est propriétaire de certaines compagnies de chemin de fer ou exerce un contrôle quelconque sur lesdites lignes, 2425.
Chemins de fer (commission des): vacance (quest. Roche), 135.
Chemins de fer et Canaux (ministère), dépôt du rapport, 7; traitement (subs.), 257; dépense casuelles (sub.), 257; réponse du ministre en date du 17 novembre 1909, demande de documents y rel., par M. Lake, 1079; disc. gén. du budget, 2952, 2996.
Chemin de fer de la baie d'Hudson, coût estimatif (incident), 3386.
Chemin de fer de Bruce-Mines et d'Algoma, subventions à la compagnie (quest. Boyce), 3949; achat d'approvisionnements par la commission (quest. G. Taylor), 4779.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, demande, par M. Warburton, de doc. au sujet du tracé et de la construction d'un projet d'embranchement du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard passant par New-London et le long de la partie nord du comté de Queen dans ladite île, 5807; (quest. Fraser), 7913.
Chemins de fer dans la Colombie-Anglaise, subventions, (quest. Barnard), 6261.
Chemin de fer de la vallée du lac Saint-Jean (quest. R. L. Borden), 7678; arbitrages (subs.), 3301; réparations des wagons du gouverneur général, (subs.), 3301; entretien et fonctionnement du bureau des commissaires (subs.), 3301; dépenses des cas soumis à la commission (subs.), 3306; dépenses d'entretien (subs.), 3306.
Chemins de fer de l'Etat, commission des (quest. Lapointe), 7914; contribution à la faculté de l'Ecole polytechnique de Montréal (subs.), 9259.
Chemin de fer de la jonction de Guelph, (bill n° 218); dépôt, 8382.
Chemins de fer, amendements à la loi (inc.), 976; subventions (mot. Fielding), 8654; adopt. de rés., 8901; conditions faites aux employés (inc.), 9016; travaux du comité (int.), 9169; règlements du comité, adopt. d'un rapport, 9270; code uniforme des règles à suivre dans la circulation des trains (quest. Currie), 9271.
Chesley, bâtiment public (subs.), 7556.
Chevalier, chirurgien-major (quest. Monk), 670.
Chevaux, exportation de l'Ontario (quest. J. Campbell), 4451, 5082.

Chicoutimi, édifice public (subs.), 698; quai (subs.), 4109.
Chiens de mer: demande, par M. R. L. Borden, des documents y relatifs, 112.
Chilliwack, édifice public (subs.), 8603.
China-Point, jetée (subs.), 2843.
Chinois, capitation imposée sur les (quest. Burrell), 8272.
"Christine", steamer (quest. Jameson), 1268.
Christian (île), quai (subs.), 3663.
Chutes Niagara, salle d'armes (subs.), 7906.
Chutes d'eau du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta, et dans la zone des chemins de fer dans la Colombie-Anglaise, dépenses afférentes aux enquêtes et aux rapports (subs.), 8920.
Chu-Chu-Way-Ha, arpentage de la réserve (quest. Burrell), 5805.
Cigarettes, importation et fabrication (quest. Blain), 664.
Ciment: fusionnement des fabriques de (quest. Bradbury) 109; (quest. S. Sharpe), 2424.
Cirkle, Fritz, employé du ministère des Mines (quest. Stratton), 5804; demande de doc. par M. Smith (Nanaïmo), 5808.
"Citizen" d'Ottawa, explications par M. Conmee sur un fait personnel touchant un article du, 2628.
Clair (lac), privilège d'élever les eaux (demande de doc. par M. Roche), 3693.
Clarry, L.-F., paiement à, (quest. Lennox), 7911; comptes de (quest. Lennox), 6100; avocat de l'Etat (quest. Lennox), 6746.
Coalitions commerciales (quest. Sproule), 1440; discussion d'une rés. rel. aux enquêtes, 7173, 7258; enquêtes sur les, explications sur un fait personnel par M. King, 7571.
Cobourg (port de), améliorations (quest. Thornton), 1450.
Collège Militaire Royal (modification de la loi), dépôt par Sir F. Borden, d'un proj. de rés., 2777; logements des domestiques (quest. Edwards), 274; manège, (quest. Edwards), 400; coût et entretien des édifices, demande de doc. par M. Armstrong, 3347; quartier des domestiques (quest. Edwards), 6101: discusison d'une résol., 6102; adoption, 6111.
Colombie-Anglaise: service vétérinaire (quest. D. Taylor), 135; poste de lieutenant-gouverneur (quest. J. D. Taylor), 401; phares (quest. R. Smith), 404; (choix du lieut.-gouverneur), int. J. D. Taylor, 550; demande, par M. R. Smith, des doc. rel. aux phares, 677; ports, rivières et ponts, améliorations, (subs.), 4545.
Columbia (rivière), améliorations (subs.), 452
Commerce et Industrie (ministère), dépôt de la 3e partie du rapport, 654; frais d'administration (subs.), 9244.
Commerce: relations avec l'Allemagne (quest. Armstrong), 273, 830; bills y relatifs (obser. de l'O.), 653.
Commerce et échanges, frais d'administration (subs.), 6029.
Commissions nommées par le Gouvernement, demande, par M. Foster, de doc. y rel., 2086.
Commission des chemins de f., chauffage de l'édifice (quest. S. Sharpe), 4557, 5117.
Commissaires du commerce et agences commerciales (subs.), 9246.
Commission de conservation des ressources naturelles, comité des pêcheries (quest. Jameson), 5117; (subs.), 8268.
Commission des grandes eaux (subs.), 6507.
Commission d'instruction technique (subs.), 9235.
Comités permanents: (mot. Laurier), relativement aux, 5; composition, 159; fonctions, Comité des impressions: composition et fonctions, 167.
Compagnie des cales de radoub du Sault-Sainte-Marie (quest. Boyce), 4054.
Compagnie de colonisation de la Rivière-à-la-Paix, annulation des gratifications de terrains à la (quest. Monk), 1454.
Compagnies, constitution en corporations (quest J. P. Turcotte), 7310.
Compagnie de dragage et de construction maritime (quest. Crocket), 3090.
Compagnie immobilière de Peace-River (quest. Monk), 1622.
Compagnie d'Oyamel, paiement (quest. Girard), 9271.
Compagnie de pulpe de Chicoutimi, combien doit-elle à l'Etat (quest. Girard), 8274.
Compagnie télégraphique Great-Northwestern et la langue française (inc.), 8656.
Compagnie des terres d'Alberta-sud, demande, par M. McCarthy, de doc. y rel., 1782.
Concession de terres, sur la section 34, township 12 (quest. Staples), 4316.
Conférence impériale, secrétariat: demande, par M. Foster, du dépôt des doc. y rel., 408.
Conflits industriels, dépôt, par M. Mackenzie-King, d'une résol., 5119; loi relative aux (quest. Knowles), 1680; explications sur un fait personnel par M. Macdonell, 8526; loi des enquêtes (subs.), 9234.
Congélateurs de boitte (quest. Jameson), 1685.
Conservation des richesses naturelles, commission, (quest. Armstrong), 1681.
Consuls étrangers: leur rang officiel (quest. E. N. Lewis), 901.
Coquitlam (rivière), enlèvement d'obstructions (subs.), 4538.
Cornwall (lac), prolongement d'un mur (subs.), 3297; améliorations à l'écluse (subs.), 3297, 3298; enlèvement de matières (subs.), 3298.
Correspondants parlementaires, incident, 4975.
Cove-Head, barrage (subs.), 2843.
Costello, Thomas, industrie des lainages (quest. Worthington), 3951.
"Cotton's Weekly", ses griefs (quest. Herron), 4777; application de règlements postaux (incident), 6222.
Courses, paris aux (quest. personnelle par M. Miller), 4164; réglementation (observ. Wallace), 6976; explications sur un fait personnel par M. Miller), 7081.
Cour suprême de la province de Québec (quest. Nantel), 1447.
Courtenay (baie), terminus (quest. Daniel), 3333; route longeant les marais (subs.), 6494.
Cranborne, bureau de poste (incident), 2863.
Crédits provisoires, adoption d'une motion, 5837.
Croiseur pour remplacer la "Canadienne" (subs.), 8936.
Crosbie. W. F., vente de terre (quest. W. H. Sharpe), 4878.
Cullum, William, sa nomination (quest. Barnard), 1616.
Cummings-Cove, quai (subs.), 2856.

DALE, Sydney J., indemnité (subs.), 6512.
Darthmouth (Chambre de commerce de): résolution au sujet du service des trains entre Windsor et Darthmouth (quest. R. L. Borden), 360.
Dauphin, bureau de poste (quest. Campbell), 3311.
David's-Cove, brise-lames (subs.), 1040.
Débats: compte rendu officiel (dépôt du 1er rapport), 540; 2e rapport du comité, 2558; disc. du 2e rapport, 3221; nomination de M. E. L. Désaulniers, traducteur, 4139.
Deep-Brook, quai (subs.), 1041.
Défense impériale, conférence (quest. Foster), 214; version française des délibérations (quest. Paquet), 288; (quest. R. L. Borden), 547; (quest. Foster), 656; dépenses de la conférence (quest. Monk), 673, 828; demande, par M. Monk, des doc. y rel., 1079; navale, terres pour la (quest. Schaffner), 1444; demande, par M. Monk des doc. rel. aux experts et fonctionnaires spéciaux, 1635.
Delap's-Cove, reconstruction partielle de l'extrémité de rive, (subs.), 1041.
Delancette, Alfred, poursuite (quest. Girard), 9110.
Delisle, maître de poste (quest. Girard), 4775.
Delorey's-Beach, renouvellement de crédit périmé (subs.), 1041.
Détenus, élargissement de deux, explications sur un fait personnel par M. Boyce, 7447; par M. Aylesworth, 7567.
Deschenes (lac) outillage de dragage (quest. G. Taylor), 664.
Devil's-Elbow: chenal entre Bradford et, (quest. Lennox), 175, 403.
Diable (île du), brise-lames (subs.), 1041.
Différends industriels, adopt. d'une rés. modif. la loi des enquêtes, 6963.
Digby, bâtiment public (subs.), 604; port de (subs.), 1041.
Diligent-River, brise-lames (subs.), 1041; services de M. D. Lambe (subs.), 1043.
Dipper-Harbour, brise-lames et jetée (subs.), 3583.
Discours du trône: lecture, 3; renvoi de la discussion, (mot. Laurier), 5; adresse en réponse, (mot. Laurier), 21; débat sur l'adresse en réponse, 21; adoption de la mot. Ecrément, 95.
Distribution, bureau conjoint du Sénat et des Communes: appointements des commis, 653.
Dixon, bureau de poste (quest. Armstrong), 3479.
Documents parlementaires (observ. R. L. Borden), 549.
Dolbeau, maître de poste (quest. Girard), 4776.
Dominion Coal Company, demande, par M. Rhodes, de doc. rel. à la grève des employés, 5807.
Dominion Dredging Company: sommes payées par le département (quest. G. Taylor), 897.
Dorchester, quai (subs.), 3583.
Douanes (ministère): dépôt du rapport, 7; traitement (subs.), 253.
Doucet's-Landing, quai (subs.), 4113.
Douglas, James McCrie, présenté à la Chambre des communes, 3; (île) achat par l'Etat (quest. Crocket), 3343.
Dover, quai (subs.), 1044.
Dragage, dans les Grands lacs (quest. R. Smith), 3681; dans les Provinces maritimes, (subs.), 5048, 5917, 6031; dans les provinces de Québec et d'Ontario (subs.), 5078; sommes versées à A et R. Loggie (quest. Crocket), 5932; dans Québec et Ontario (subs.), 6466;
Dragage—*Suite.*
au Manitoba (subs.), 6480; dans la Colombie-Anglaise (subs.), 6480, 6484; dans le Nouveau-Brunswick (quest. Crocket), 6864.
Dragons royaux canadiens, à Saint-Jean (quest. Worthington), 3688.
Dragues, achat par le dpt (quest. German), 4172; nouvel outillage pour les Provinces maritimes (subs.), 5002, 5020; pour Ontario et Québec (subs.), 5024; pour Manitoba (subs.), 5037; pour Saskatchewan, Alberta, la Colombie-Anglaise (subs.), 5038; nouveau matériel (subs.), 5044.
Drapeau canadien (quest. Jameson), 137.
Dresden, bâtiment public (subs.), 7556.
Dublin-Shore, brise-lames (subs.), 1045.
Dubuc, ex-juge en chef du Manitoba (quest. Haggart), 2085, 2402.
Dufferin: vacance du siège de, (observ. Sproule), 548, 652; (quest. Sproule), 656.
Duncan-Cove, station de sauvetage (subs.), 1045.
Dundas, bâtiment public (subs.), 7556.
Dunkin à Highwater, service du courrier (quest. Worthington), 4560.
Dunnville, revenu fédéral (quest. Lalor), 1065.
DuTremblay, Arthur, a-t-il été poursuivi (quest. Girard), 9110.

"EARL-GREY" équipage et salaires (quest. Stanfield), 3684.
Eastern Dredging Co., entreprises adjugées à (quest. Crocket), 2868.
Eastern-Passage-Harbour, port (subs.), 1045.
Eaux limitrophes (traité des): demande, par M. R. L. Borden, des documents y relatifs, 112; dépôt du rapport supplémentaire de la commission internationale des, 217; navigables, projet de traité (quest. Magrath), 3337.
Echanges: mouvement entre le Canada et l'Allemagne (quest. Lalor), 666.
Ecluses, dans l'Ontario (quest. Arthurs), 2305.
Ecoles industrielles, pour les jeunes Indiens (quest. G. Taylor), 6524; (quest. Lake), 6744; de navigation (subs.), 8945.
Edifice administratif de la rue Sussex (quest. Marshall); fédéraux à Ottawa: service d'eau (quest. Hughes), 134; adjudication du chauffage et de l'éclairage (quest. Worthington), 1270; publics à Ottawa, nouveaux (quest. Macdonell), 6525; (subs.), 7549; fédéraux d'Ottawa, travaux d'amélioration (subs.), 8581.
Elections: contestation d'élection du district électoral de Lotbinière, 1; invalidation d'élections renvoyées dans les circonscriptions électorales de Québec-centre, Québec-ouest, Montmagny, Portneuf, Peterborough et du comté de Québec, 2; élections partielles de l'hon. W. L. Mackenzie King, Waterloo-nord, M. D. A. Lafortune, Montcalm, M. J. McCrie Douglas, Strathcona; renvoi de contestation d'élections dans les comtés de King et de Queen, 267; dépenses (quest. Owen), 2411.
Elevage du bétail, encouragement de l'industrie (subs.), 8147.
Elévateurs aux têtes de lignes: leur acquisition ou construction par l'Etat, demande, par M. Campbell, des doc. y rel., 1079.
Elgin (comté d'): poste rurale (quest. Marshall), 276.
Elora, bâtiment public (subs.), 7557.
Emigrants du Canada (quest. U. Wilson), 280.
Emmagasinage à froid des fruits, expériences (subs.), 7773.

Emprunts temporaires: depuis le 1er juin 1909 (quest. Foster), 174; depuis l'ouverture de la session (quest. Foster), 1273.
Energie électrique, opposition à certaine loi d'Ontario (quest. R. L. Borden), 7677.
Engins de sauvetage (quest. Marshall), 465; demande, par M. G. Taylor, des doc. y rel., 678.
Enlèvement prétendu d'un citoyen canadien (quest. Carvell), 899.
Enseignement technique: discussion d'un proj. de rés., 1080; motion d'ajournement du débat adoptée, 1158; incident, 2808; commission (quest. Guthrie), 3338; article du "Citizen" d'Ottawa (incident), 3388.
Entrée des Canadiens aux Etats-Unis (incident), 1161.
Esquimault: cession d' (quest. Worthington), 277; station navale (quest. J. D. Taylor), 666; (quest. R. L. Borden), 1903; réponse du min. de la Mil. et de la Déf. à une quest. de M. R. L. Borden, 2069; armement (quest. Barnard), 1074.
Estevan, bâtiment public (subs.), 8598.
Etang-du-Naufrage, entrée du chenal et pont (subs.), 2844.
Etats-Unis, relations commerciales avec le Canada (observ. Fielding), 6275; (quest. Boyce), 6748; ingérence de fonctionnaires américains (inc.), 7315; relations commerciales avec le Canada (inc.), 9177.
Explosifs, enquête sur la fabrication et l'emmagasinage (subs.), 8984.
Exportations de produits de la ferme et de la laiterie (quest. Armstrong), 1073.
Expositions (subs.), 6044; fédérales (subs.), 7775; (subs.), 7779; des pêcheries canadiennes (subs.), 8971.

FAIRVILLE, édifice public (subs.), 611.
"Farm Weeds", brochure (quest. Foster), 2074.
Faveurs gouvernementales, avis de mot. par M. Foster, 1892.
Favoritisme politique, disc. d'un proj. de rés. par M. Foster, 2566.
Favoritisme, explications sur un fait personnel par M. Blain, 7448.
Féniens, incursion des: reconnaissance des services rendus (quest. Worthington), 833.
Fer et acier, primes aux industries, dépôt d'un proj. de rés., 8781.
Fergus, édifice public (subs.), 7561.
Ferguson, sénateur, son successeur (quest. Fraser), 1454; boîte de scrutin (quest. G. Taylor), 7675.
Ferme Baby, adoption d'une rés., 6111.
Fermes expérimentales, absence de holsteins et de jerseys (quest. Armstrong), 4557; à Ottawa, division de la basse-cour (quest. W. H. Sharpe), 4779; (subs.), 8163, 8164.
Fernie, édifice public (subs.), 8603.
Finances (ministère) et bureau du Trésor; traitement du personnel (subs.), 351.
Fonctionnaires publics, nominations (quest. Hughes), 2412; demande de doc., 3348.
Fonds patriotique sud-africain (quest. Wallace), 3115.
Fort-Henry, réserve (quest. M. Currie), 4161.
Fort-William, quai (subs.), 4115.
Fortin, David: nommé messager de la Chambre, 396.
Fort-William, édifice public (subs.), 7889.
Fox-Island, protection de la grève (subs.), 1046.
Franchise postale, abus (int.), 8185.
Fraser (fleuve), dragage (quest. J. D. Taylor), 2624; barrage et travaux de protection
Fraser (fleuve)—*Suite.*
(subs.), 4542; remboursement à Delta (subs.), 4545; améliorations du chenal au canyon de Fort-George (subs.), 4990.
Fraserville, dépôt d'armes (subs.), 698.
Frédéricton, édifice public (subs.), 612.
Freins pneumatiques pour wagons à marchandises (subs.), 3041.
French (général sir John), sa visite au Canada (quest. Hughes), 137.
Frontenac (comté de): affermage de certains terrains de l'Etat, 273; camps militaires (quest. Edwards), 1448.
Frontières provinciales, prolongement (quest. Jameson), 3344.
Fruits et légumes, maladies (quest. Armstrong), 674.
Fruits, tarif (observ.), 7008.
Fundy (baie de), approvisionnement de la boitte (quest. Jameson), 2073.
Fusil Ross (quest. Worthington), 138; demande, par M. Worthington, de documents y relatifs, 158; (quest. Worthington), 285, 1620; question de privilège par M. Hughes, 354; explications sur un fait personnel par M. Staples, 355; au concours de Bisley (quest. Worthington), 4318, 4559; (observ. par M. Hughes), 4779; (quest. Worthington), 5805; poids (quest. Talbot), 9110.

GALOPS (canal), superstructure en béton (subs.), 3298.
Gananoque, bureau de poste (subs.), 7789; doc. rel. à l'inscription de Mme Reid Gardiner pour le ¼ nord-ouest de la section 22, township 35, rang 16, à l'ouest du 2e méridien, 5808.
Gaspé, quai (subs.), 4116.
Gaspereaux (rivière), dragage (quest. Crocket), 2625; demande de documents, 2627; décision de l'Orateur, 2775.
"Gazette d'Arthabaska", demande, par M. Lavergne, de doc. y rel., 2268.
"Gazette du Canada", publication en français des lois et autres documents (inc.), 9015.
Gendarmerie du Nord-Ouest: appointements (subs.), 437; convention relative à la (quest. Worthington), 891; à Calgary (quest. McCarthy), 1274; (subs.), 9237.
Géodésie du Canada; dépôt du 8e rapport, 541.
Georgetown, remise à locomotives (subs.), 3235.
Gervais, Alphonse, son emploi, (quest. Monk), 6523.
Glover, Robert, pétition rejetée, 1676.
"Globe" citation de paroles de sir Wilfrid Laurier à Toronto, le 6 janvier 1910 (quest. Lake), 2415; explications de M. Lake sur un fait personnel, 2564; explications de M. Edwards sur un fait personnel, 4794; explications de M. Mackenzie King sur un fait personnel, 4973.
Goby, Mme, demande, par M. Boyce, de document se rapportant à sa déportation, 177.
Godefroy, (rivière), prolongement en charpente jusqu'au quai (subs.), 4123.
Goderich, améliorations du port (subs.), 3664; perception de l'accise (quest. Beattie), 4159; édifice public (subs.), 7889.
Gordon, John, allocation à sa veuve (quest. Stanfield), 5925.
Grains, mélange (observ. Schaffner), 6265; commerce en 1908 (quest. Arthurs), 467; de Montréal, exportation (quest. J. D. Reid), 827; expédition des grains de l'Ouest; deman-

Grains—*Suite.*
de, par M. McCarthy, de doc. y rel., 1783; surveillants à Fort-William et à Port-Arthur (quest. Schaffner), 3679; de semence, avances (quest. Monk), 662; distribution (quest. Lake), 1058, 1262; de l'Ouest, commerce (inc.), 8761, 8782, 9007, 9014.
Grand-Bend, jetée (subs.), 3664.
Grand-Falls, édifice public (subs.), 612.
Grand-Mira, quai (quest. Maddin), 7169.
Grands lacs; chantiers maritimes (quest. J. A. Currie), 892; navires de guerre (quest. J. A. Currie), 1444.
Grand-Mechin, quai (subs.), 4124.
Grande-Rivière, quai (subs.), 4127.
Grande-Vallée, jetée (subs.), 4129.
Grand-Tronc-Pacifique : coût des travaux (quest. Foster), 132; différend avec la commission du Transcontinental (quest. Lennox), 271; classification (quest. Lennox), 273; excavations (quest. Lennox), 406; de Winnipeg à Edmonton (quest. Foster), 656; tunnel à l'est de la rivière Winnipeg (quest. Lennox), 2410; section entre Winnipeg et la jonction du lac Supérieur (quest. Lennox), 2410; quantités estimatives de l'ingénieur de l'Etat dans le district "F" (quest. Lennox), 2410; classification (quest. Lennox), 2424; rémunérations aux directeurs (subs.), 3306; dépenses afférentes aux têtes de ligne (quest. Foster), 1272 ; lignes d'embranchement quest. Armstrong), 1443; coût de la section des prairies (quest. Campbell), 1884; terres vendues le long du (quest. Foster), 2075; arbitrage (quest. Lennox), 2255; classification (quest. Lennox), 2256; décomptes progressifs (quest. Lennox), 2258; obligations garanties (quest. G. Taylor), 8652.
Gravel, A. J., de Trois-Rivières, fonctionnaire de l'Etat (quest. Wallace), 6863.
Gravenhurst, quai (subs.), 3664.
Greenwood, édifice public (subs.), 8603.
Grenfell, élévateur à blé (quest. Martin), 2560.
Grenville: transport du courrier (quest. Perley), 135.
Grosse-Ile: station de la quarantaine (subs.), 698, 702; quarantaine, quai (subs.), 4130.
Guelph, salle d'armes (subs.), 7890; salle d'armes (subs.), 8580.
Gulf-Shore, brise-lames (subs.), 1046.
Gull-Cove, brise-lames (quest. Maddin), 7169.
Gulliver's-Cove, brise-lames (quest. Jameson), 1274.
Gunn, Peter, inspecteur des pêcheries (quest. Bradbury), 3951.

HABITANT-RIVER, abords du quai (subs.), 1047.
Haggerty, quai (subs.), 2843.
Haileybury, améliorations du port (subs.), 3664.
Halifax, bâtiments fédéraux (subs.), 604, 606; ouvrages défensifs (quest. Worthington), 1067; maître du port (quest. Crosby), 2564; améliorations pour chemin de fer (subs.), 3043; bureau de poste (quest. Crosby), 3680; douane (quest. Crosby), 3882; le tir des bouches à feu dans le port (observ. R. L. Borden), 4978.
Hampton, brise-lames (subs.), 1047.
Hansard, index analytique (quest. Foster), 2256.
Hareng, pêche du (quest. Jameson), 1877; dans Charlotte (quest. Jameson), 1882.
Harland et Wolff, constructeurs de navires (quest. Monk), 1440.
Harrington-Harbour, (quai (subs.), 4131.
Harriston, édifice public (subs.), 7894.
Hawkesbury, pont interprovincial (subs.), 6495.
"Hestia": naufrage du vapeur, (quest. Monk), 133; demande, par M. Daniel, des doc. y rel., 303.
Hillsborough, édifice public (subs.), 618.
Hodgins, enquête (quest. Lennox), 7442.
Holland (rivière), chenal (quest. Lennox), 659.
Homard: pêche dans le comté de Digby (quest. Jameson), 2079; enquête sur la pêche du (quest. Daniel), 2279; pêcheries (quest. Jameson), 4163; adoption du 5e rapport du comité permanent de la marine et des pêcheries, 4218.
Homarderies: établissements en défaut (quest. Sinclair), 270.
Homesteads: ouverts à la colonisation (quest. Foster), 282; préemptions et achats (quest. Lake), 288; inscriptions dans le Manitoba (quest. Campbell), 1884; terres publiques (quest. Macdonald), 3086; dans Alberta et Saskatchewan (quest. Lake), 3114; inscription à l'ouest du 4e méridien (quest. Meighen), 7676.
"Hudson", achat par l'Etat (quest. Daniel), 4778.
Humber (rivière), emplacement des casernes (quest. Macdonell), 3345.
Hydrophobie (quest. Currie), 3087.
Hymne national (incident), 3387.

ILES de la Madeleine, service de navigation (quest. Stanfield), 7443.
Ile Lennox, quai (subs.), 8249.
Ile du Prince-Edouard, ports et rivières (subs.), 2843; embranchement de Harmoney à Elmira (subs.), 3232; chemin de fer (subs.), 3274; demande, par M. Borden, de doc. rel., aux travaux d'études de chemin de fer, 3348; disc. d'une mot. rel. aux moyens de communication entre l', et la terre ferme, 3349.
Ile-Verte, quai (subs.), 4131.
Immigrants: au Canada, leur nationalité (quest. Foster), 131; renvoi (quest. C. A. Wilson), 1452; demande, par M. Paquet, des doc. rel. à l'échange de corr. entre les médecins examinateurs et le surintendant relativement à l'inspection des, 1459; soin des, à Medicine-Hat (quest. Magrath), 2421; traitement (inc.), 6968, 7318; sur le ch. de f. de la baie de Quinté (quest. U. Wilson), 8275; des pays européens (quest. Lewis), 8275; traitement (inc.), 8383.
Immigration: (agents en France), (quest. Paquet), 104; (quest. Monk), 835.
——— (en Canada), demande, par M. U. Wilson, des doc. y relatifs, 112.
——— (agents en Grande-Bretagne), demande, par M. U. Wilson, de doc. y rel., 177; édifices publics (subs.), 978, 1013; aux Etats-Unis, rapport, (quest. G. Taylor), 453; dans les cantons de l'Est (quest. Worthington), 671; en Belgique, demande, par M. Paquet, des doc. y rel., 1079; (subs.), 6044; traitements des agents (subs.), 8608; appointements (subs.), 8919; chinoise, échange et commerce (subs.), 9246.
Imperial Export Company (quest. Daniel), 1160.
Impressions de l'administration faites en dehors de l'Imprimerie Nationale: demande, par M. Armstrong, des doc. y rel., 435.

Imprimerie Nationale à Ottawa, bâtiment pour les caractères et les fournitures (subs.), 8581.
Incubateurs: importation (quest. White), 174; demande, par M. White, des doc. y rel., 435.
Indiantown, ligne de ch. de f. (subs.), 3044.
Indiens d'Ontario, services médicaux (subs.), 8237; de Québec et d'Ontario, arpentages (subs.), 8239; de Québec, administration du fonds des terres (subs.), 8239; de Québec et d'Ontario, frais judiciaires en général (subs.), 8245; de la Nouvelle-Ecosse, réparations des chemins et des digues (subs.), 8247; du Nouveau-Brunswick, appointements (subs.), 8248; de l'île du Prince-Edouard, appointements et services médicaux (subs.), 8248; du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et des territoires du Nord-Ouest, rentes et commutations (subs.), 8250; bestiaux (subs), 8250; vivres pour les indigents (subs.), 8251; hôpitaux, soins médicaux, etc. (subs.), 8251; habillements, distribution triennale, traités 4 et 7 et adhésion au traité 5 (subs.), 8253; Sioux (subs.), 8255; moulins à farine et scieries mécaniques (subs.), 8255; frais généraux (subs.), 8255; Colombie-Anglaise, appointements (subs.), 8259; éducation (subs.), 8263, 8264, 8265.
Industrie, situation (quest. Verville), 173.
"Industry", remorqueur (quest. Foster), 2075.
Ingénieurs: de l'Etat, disc. d'une mot. de M. Warburton les concernant, 2129; inspecteurs, surintendants, dessinateurs, commis et messagers du service extérieur, appointements (subs.), 6507.
Ingonish-sud, quai (subs.), 1242.
Inondation en France, contribution du Canada, 3228; remerciements du gouvernement de la République, 3482.
Inspection et vente: adoption d'un projet de résol. tendant à modifier la loi sur, 853; des cargaisons (quest. Béland), 676.
Institutions pénales (séparation des détenus): dépôt d'un proj. de rés. par M. Monk, 147.
Intercolonial: commissaires de l' (quest. Paquet), 101.
——— renvoi d'employés de l' (quest. Paquet), 131, 169; (quest. Stanfield), 169; salaire des machinistes quest. Stanfield), 270; commissaire acheteur (quest. Stanfield), 284; permis de circulation, demande, par M. Stanfield, des documents y relatifs, 289; conseil d'administration (quest. Macdonald), 659; nombre des employés (quest. Paquet), 882; eau de boisson fournie par l' (observ. Black), 1376; employés congédiés (quest. S. Sharpe), 1876; clôtures en fil de fer (quest. Wilcox), 2084; hangar à charbon à la Rivière-du-Loup (quest. Gauvreau), 4367; passes accordées ou vendues, demande, par M. Foster, des doc. y rel., 847; vente à l'Etat de traverses endommagées, demande, par M. Foster, des doc. y rel., 847; déraillement (quest. Talbot), 2259; achat de clôtures en fil de fer, demande de doc. par M. Wilcox, 2269; améliorations le long de la voie et nouvelles installations (subs.), 3109; dépenses d'entretien (subs.), 3262; sécurité des voyageurs (quest. Jameson), 2403; réparation de la voiture n° 37 (quest. Emmerson), 2411; demande, par M. Talbot, de doc. rel. aux déraillements, 2425; disc. d'une résol. concédant l'exploitation de l'Intercolonial à une voie ferrée transcontinentale,
Intercolonial—*Suite.*
2427; demande, par M. Foster, de documents, 2778; permis de circulation (quest. Daniel), 2867; protection des voies publiques (subs.), 3041; appareil à gaz Pintsch (subs.), 3106; échelles latérales pour wagons (subs.), 3108; permis de circulation volés (quest. Rhodes), 3478; conducteurs des wagons-lits (quest. Lapointe), 4772; construction de wagons-lits (quest. Emmerson), 5118; (quest. Stanfield), 5388; demande, par M. Rhodes, de doc. rel. à des renvois d'employés, 5807; accidents, demande de doc. par M. Stanfield, 5808; conférence au sujet des embranchements, 9270, 9273.
Intérieur (ministère): dépôt du rapport, 8; correspondance au sujet du ¼ S.-O. de la S. 24, R. 38, T. 10 à l'O. du 3e méridien, demande de doc. y rel. par M. Lake, 1079; terres militaires (subs.), 1434; appointements et dépenses casuelles (subs.), 8167; (ministère), service central, traitements (subs.), 8606; dépenses casuelles (subs.), 8607.
Inverness-Mines (Broad-Cove), port (subs.), 1050; congélateur de boitte (quest. Rhodes), 4558; travaux du port (quest. Blain), 4773.
Irrigation du Nord-Ouest, loi de l', amendements projetés, demande, par M. Magrath, de doc. y rel., 2269.

JACQUES-CARTIER (quais du comté de), demande, par M. Monk, des documents y relatifs, 112.
Jardin (rivière du) et Mississagua, réserves (quest. Boyce), 669.
Jeggin's-Mines, brise-lames (subs.), 1050.
Jeunes délinquants (quest. C. A. Wilson), 1452.
Johnson, Arthur, ingénieur-mécanicien (quest. G. Taylor), 3948; son certificat, (quest. Lancaster), 5115.
Joliette, dépôt d'armes (subs.), 699.
Judique, abords du brise-lames (subs.), 1050.
Juges de la cour supérieure de Québec et du banc du roi au Manitoba, dépôt, par M. Aylesworth, d'un proj. de rés., 6967; disc., 7352; adopt., 7361.
Jumper (île), quai (subs.), 3665.
Justice (ministère): dépôt du rapport, 7; privilège du contreseing (quest. J. D. Taylor), 1274; achat de livres (subs.), 9234.

KAMOURASKA, quai (subs.), 4131.
Kensington, quai de (quest. Boyce), 1883, 2079; (subs.), 3665; (quest. Boyce), 3950.
Kincardine, édifice public (subs.), 7898.
King et Kill, grâce des condamnés (inc.), 8762.
Kingston, brise-lames (subs.), 1050; soldats de la batterie de (quest. Edwards), 1259; combien payé à MM. Sullivan et Langdon, entrepreneurs, à Elliott frères et R. Carson (quest. Edwards), 2083; demande de doc. par M. Edwards, 2269; bureau de poste (subs.), 7899; collège militaire (subs.), 7900.
Kingston-Mills: pont de (quest. Edwards), 275.
Krick, W. W., inspecteur à Port-Maitland (quest. Lalor), 882.
LABELLE, griefs des colons (int.), 9213.
Lac-aux-Saumons, passerelle (subs.), 3044.
Lachine (canal), atelier de charpenterie (quest. Verville), 660; bureau de poste (subs.), 703; édifices publics (subs.), 704; renvoi d'employés (quest. Verville), 1445; prix de Douglas pour le (quest. Verville), 1445; réparations, travaux et salaires (quest. Verville), 2072; journaliers du

Lachine (canal)—*Suite.*
(quest. Verville), 2561; employés du (quest. Verville), 1062; demande, par M. Verville, de copies des feuilles de paie, 1635; somme payée à T. Evers (quest. Verville), 3089; mur en béton (subs.), 3275; quai et bassins (subs.), 3275; dommages à des appareils producteurs de force électrique (quest. Verville), 5386; bureau de poste (quest. Perley), 6002.
Lachute, bureau de poste (quest. Perley), 3312, 3679.
Lafortune, D. A., présenté à la Chambre des communes, 3.
La Have (rivière), enlèvement de la sciure de bois (subs.), 1050.
Laines et tissus, exportations et importations (quest. Sexsmith), 1455.
Lambton: casernes (quest. Macdonell), 282.
Lamèque, quai (subs.), 3585.
Lavoie, M., agent à Québec, accusations (quest. Meighen), 8519.
Lazarets de Tracadie et de l'île d'Arcy (subs.), 7782.
Leamington, édifice public (subs.), 7900.
Lebel, Wenceslas, (quest. Monk), 674.
"Leebro", nolisement du navire (quest. Cowan), 832.
Leech, R. E. A., est-il à l'emploi de l'Etat (quest. Staples), 4317.
Leitche's-Creek, quai (subs.), 1051.
Lemieux, Ed., paiement (quest. Girard), 9275.
Lennox (île), quais de la réserve (subs.), 2843.
Léonardville, quai (subs.), 3585.
Le Petit Débarquement, quai (subs.), 4132.
Les Eboulements, quai et hangar (subs.), 4132.
Letellier (Man.), service du courrier (quest. Staples), 7676.
Lethbridge: station agronomique, demande, par M. Magrath, de doc. y rel., 2269; aménagement du bureau de poste (quest. Magrath), 675; demande, par M. Magrath, des doc. rel. au bureau de poste, 1459; bureau de poste (quest. Magrath), 4160; nécessité d'un bureau de poste (int.), 8181; pavillon des immigrants (subs.), 8601.
Levés hydrographiques (subs.), 8938.
Lévis: salle d'exercice militaire subs.), 705; quai (subs.), 6443.
Lieuses importées, évaluations (quest. Staples), 3689.
Lièvre (rivière du) et la compagnie McLaren (quest. Major), 1877.
Ligne panbritannique (quest. Monk), 281; télégraphique de la rive nord et des îles du bas du Saint-Laurent (subs.), 6497; d'Alberta, Saskatchewan-Edmonton, Athabaska (subs.), 6497; de Moosejaw (subs.), 6498; de la Colombie-Anglaise (subs.), 6500; téléphonique de la vallée Kamloops (subs.), 6500, 6502.
Linotypes, droit sur (quest. Blain), 6745.
Lion's-Head, quai (subs.), 3666.
Liscombe-Harbour, quai (subs.), 1051.
Listes électorales: prix des (quest. Boyce), 662.
Listowell, édifice public (subs.), 7901.
Litchfield, brise-lames (subs.), 1051.
Little-Tancock, brise-lames (subs.), 1051.
Livres obscènes (quest. Lennox), 7912.
Lizotte, Luc (quest. Monk), 675
Lockport, quai (subs.), 4978.
Loggie, A. et R., paiement pour travaux publics (quest. Crocket), 2625.
Loggieville, améliorations de ch. de f. (subs.), 3045.
Long-Sault (rapides), barrages (quest. J. D. Reid), 1261, 2173.
Lord Kitchener (quest. J. A. Currie), 7914.
Lorneville, quai du brise-lames (subs.), 3585.
Lots de grève, vente à Québec (quest. Monk), 452; sur la rivière Saint-Charles, 657.
Lower Argyle, quai (subs.), 1051.
Lumsden, Hugh D.: demande, par M. R. L. Borden, des doc. le concernant, 112; mot. R. L. Borden, 396; (quest. R. L. Borden), 470, 655; observ. R. L. Borden, 1375; enquête (observ. R. L. Borden), 5483.
Lunenburg, édifice public (subs.), 606.
Lyons, Alexander, sa détention à l'île Ellis (inc.), 9016.

MACHINES agricoles, fabrication de, (quest. Henderson), 401.
Mackenzie-King, hon., présenté à la Chambre des communes, 3.
Magistrature, dans la Colombie-Anglaise: nomination des juges, (int. Borden), 8; (observ. Borden), 655; explications sur un fait personnel par M. Crothers, 7679.
Magnetawan, gardien du quai (quest. Arthurs), 7676.
Mahone, percepteur des douanes (quest. R. L. Borden), 6864.
Main-à-Dieu, quai (subs.), 1052.
Main-d'œuvre étrangère: loi y relative (quest. Macdonell), 284; infraction à la loi (observ. Thoburn), 5082.
Maladies contagieuses, dépenses tendant à prévenir et supprimer les, (quest. Miller), 1457.
Malbaie (Gaspé), abri (subs.), 4132.
Manitoba: extension des limites (quest. Roche), 135; correspondance échangée entre le gouvt. et, demande, par M. Roche, des doc. y rel., 678; salle d'exercice (quest. Roche), 832; superficie et terres en culture (quest. Macdonell), 3086; concessions de coupes de foin et de bois (quest. H. Sharpe), 3889; ports, rivières et ponts, améliorations (subs.), 4499; vente de terrains des écoles (quest. W. H. Sharpe), 4557, 4558; demande, par M. Molloy, de toute correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et celui du Manitoba au sujet de l'extension des limites de la province du Manitoba, depuis la résolution adoptée par la Chambre des communes le 13 juillet 1908, 4564; nominati d'un juge (quest. Haggart), 5118; demande de doc. par M. Sharpe (Lisgar), rel. à la vente et au remboursement des deniers payés pour l'acquisition du ¼ nord-est de la section 11, township 1, rang 9, à l'ouest du 1er méridien, 5808; magistrature, (incident), 5934; vente de demi-sections (quest. W. Sharpe), 6216; extension des frontières (int.), 8541.
Manuscrits historiques, commission (quest. Paquet), 834.
Marieville, bâtiment civil (subs.), 716.
Marine et Pêcheries (ministère): dépôt du rapport, 8, 20; traitement (subs.), 261; dépenses casuelles (subs.), 262.
Marine canadienne, demandes d'admission (quest. Jameson), 2079; instruction des élèves (quest. Jameson), 2079; achat de vaisseaux de guerre (quest. Monk), 2081; emplois (quest. Foster), 2868; achat de vaisseaux (quest. Boyce), 4157; dépôt, par sir Wilfrid Laurier, d'une résol. rel. au personnel ou service de la, 5482; explications personnelles de M. M. Y. McLean, 5487.

Marine de guerre, explications personnelles de M. W. M. Martin, à propos d'un article du "World", de Toronto, 4553; des requêtes ont-elles été reçues (quest. Monk), 6101.
Maritime Dredging Company, sommes payées par le gouvernement (quest. G. Taylor), 897.
Markham, bureau de poste de (quest. Wallace), 101, 3312.
Marmelades, analyse (quest. Broder), 4162.
Massett, quai (subs.), 4979.
Matane, jetée (subs.), 4132.
Matapédia, pont interprovincial (subs.), 6495.
McConnell, Dr: est-il au service de l'Etat? (quest. W. S. Sharpe), 465.
McGregor's-Creek, travaux de protection (subs.), 3666.
McIntosh, ingénieur divisionnaire, demande, par M. Lennox, de doc. le concernant, 1782.
McLean, M. A., paiement (quest. Girard), 9273.
McLeod, Alexander, voyage au Yukon (quest. W. S. Sharpe), 6217.
McKenzie Calvin, employé de l'Intercolonial (quest. Stanfield), 3946.
McKenzie, James H., fonctionnaire à Toronto (quest. Foster), 3888.
McNair's Cove, brise-lames (subs.), 1051.
McQuarrie, W. L., ses fonctions (quest. Boyce), 4318.
Médailles accordées pour actes héroïques (quest. Macdonell), 282.
Mégantic, édifice public (subs.), 740.
Messagers, demande, par M. Monk, de toutes les instructions données durant son terme d'office par l'honorable Orateur Blanchet au sergent d'armes alors en fonctions ou à tout autre fonctionnaire relativement à la nomination des messagers pour la session, 2425.
Messages de Son Excellence: ouverture de la session, 1; message relatif à la commission de régie interne, 99; message relatif à l'adoption de l'adresse en réponse au discours du trône, 1677; message relatif à un budget supplémentaire, 3113, 5569; sanction royale de projets de loi, 5865, 5939, 7001.
Metabetchouan, maître de poste (quest. Girard), 4775.
Meteghan, brise-lames (subs.), 1052.
Michipicoten: dock de (quest. Boyce), 827; quai (subs.), 3667.
Middle-Island, brise-lames (subs.), 1054.
Middleton (N.-E.), commission du tarif (quest. Jameson), 1078.
Milice et Défense (ministère): dépôt du rapport, 826; dépenses (quest. Worthington), 1879; tentes, selles et harnais (quest. Worthington), 1880; allocation de logement au corps d'artillerie—terrains de l'artillerie—location du terrain du Collegiate Institute (quest. Worthington), 1270; sommes dépensées pour travaux topographiques militaires (quest. Worthington), 1453; commis aux écritures (quest. Worthington), 1453; règlements se rapportant à la solde et aux allocations (quest. Worthington), 1456; effectif (quest. Worthington), 1616; salles d'exercice (quest. Worthington), 1622; solde d'inspection (quest. Worthington), 1622; visières Sutherland (quest. Worthington), 1623; demande, par M. Edwards, des doc. rel. aux arsenaux et salles d'exercice, 1635; projet de réserve de l'association impériale des vétérans du Sud-africain, demande, par M. Mardonell, de doc. y rel., 2268; accusations
Milice et Défense (ministère)—*Suite.*
concernant l'intendance d'Ottawa (quest. Worthington), 2414; service de l'intendance d'Ottawa aux fêtes du tricentenaire de Québec (quest. Worthington), 2415; importation d'articles militaires (quest. Worthington), 3088; demande de doc. par M. Worthington, 3692; troupe permanente (quest. R. L. Borden), 3949; 49e régiment (quest. Northrup), 4559; canadiens dans la troupe permanente (quest. Worthington), 5805; demande, par M. Worthington, de doc. au sujet de renvoi d'officiers, 5807; location d'édifices pour les magasins (quest. Edwards), 6101; disc. d'une résol. relative aux pensions, 6349; adoption, 6438; 18e régiment (quest. Girard), 7170.
Milice canadienne: règlements (ques. Worthington), 673; mesures en prévision du service actif (quest. Worthington), 889; forces permanentes (quest. Worthington), 890; élevage des chevaux de la (quest. Worthington), 891; incendie du magasin militaire (quest. Sproule), 893; forces permanentes (quest. Worthington), 1068; dépenses annuelles entraînées par la troupe permanente (quest. Worthington), 1069; habillement (quest. Worthington), 1075; allocations aux écoles provisoires (quest. Worthington), 1076; équipement de mobilisation (quest. Worthington), 1267; allocation de campagne (quest. Worthington), 1269; pièces de 12 se chargeant par la culasse (quest. Worthington), 1685; (quest. Barnard), 1890, 1900; salles d'exercice (quest. Worthington), 1686; école de Saint-Jean (quest. Worthington), 1686, 1876; salle d'exercice de Brandon (quest. Worthington), 1686, 1876; caserne de Winnipeg (quest. Worthington), 1686; 1876; appareils pour l'enseignement du tir à la cible (quest. Worthington), 1879; régiments d'artillerie de garnison (quest. Barnard), 2263; 5e régiment d'artillerie canadienne (quest. Barnard), 2264; salles d'exercice et location de terrains pour camps d'instruction depuis 1904, (demande de doc. y rel. par M. Worthington), 2268; sommes déduites des allocations des officiers pour pertes d'uniformes, etc., demande, par M. Worthington, de doc. y rel., 2268; soumissions relatives à la fabrication de tentes, demande par M. Worthington, de doc. y rel., 2268; appointements d'un nouveau commis (subs.), 8167; artillerie, armée, terrain, champs de tir, effets de réserve et d'équipement, transportés au capital de la milice (subs.), 8984; exercices annuels (subs.), 8992; service du génie (subs.), 8998; subvention au 65e régiment pour salle d'armes (subs.), 8998; subvention au 5e régiment pour salle d'armes (subs.), 8999; allocation subs.), 9000; entretien des propriétés militaires (subs.), 9000; solde, allocations, provisions et accoutrements de la force permanente (subs.), 9002; appointements (subs.), 9002; levés topographiques (subs.), 9004.
Miminegash, port (subs.), 2844.
Minerais, recherches relatives aux dépôts de minerais et de minéraux économiques; à l'examen et à la délimitation des tourbières; à la valeur des houilles et des tourbes du Canada comme combustible, y compris appointement d'un expert et mécanicien pour la production du gaz; recherches relatives au traitement du minerais; obtention

Minerais—*Suite.*
de renseignements concernant les industries et opérations des mines et de la métallurgie (subs.), 8980.
Mines (ministère), traitement (subs.), 352.
Mira-River, quai (subs.), 1054.
Mission (rivière), améliorations (subs.), 6442.
Moncton: édifice public (subs.), 621; tranchée (subs.), 3095; ateliers pour locomotives et wagons (subs.), 3096; nouvelles machines pour usines (subs.), 3104; construction primitive (subs.), 3105; quai (subs.), 3586.
Monnaie: hôtel de la, (quest. Foster), 105; (subs.), 586; (quest. Armstrong), 829; (quest. Foster), 2076; demande, par M. Foster, de doc. y rel., 2269.
Monnaies, étrangères et celles qui n'ont plus cours, pour les retirer de la circulation (subs.), 5915; modification de la loi sur les, dépôt par M. Foster, d'un projet de rés., 2776.
Monnaie d'or détenue par l'Etat (quest. Lennox), 3480.
Monnaie royale (subs.), 8268.
Montagne de la Tortue, réserve forestière (quest. Schaffner), 6264; plantation d'arbres (quest. Schaffner), 6526.
Montagne-du-Dauphin, réserve forestière (quest. Roche), 1446.
Montagnes Rocheuses: parc des, disc. d'une résol., 6540; adopt., 6726; dépôt d'une rés. par M. Oliver, 3226; réserve forestière (quest. Foster), 176.
Montmagny, renvoi de la demande d'invalidation d'élection, 20.
Montebello, quai (subs.), 4133.
Montréal: hôtel des postes (sub.), 740; bureau de poste à la Pointe Saint-Charles, (subs.), 743; préposé au pesage au port (quest. Armstrong), 1263; demande, par M. Armstrong, des doc. rel. au peseur, 1635; demande, par M. Monk, de doc. rel. aux bureaux de poste de, et de la banlieue, 1671; affaires judiciaires, demande, par M. Monk, de doc. y rel., 1892.
Montréal (rivière), canalisation (quest. G. Gordon), 1070; au sud de Latchford, améliorations (subs.), 3667; mouillages dans le port (quest. Monk), 5804; commission du port, dépôt par M. Fielding d'une rés., 5933; adopt., 6225; propriété du chemin aboutissant au pont Victoria (quest. Lanctôt), 6216.
Mount-Forest, édifice public (subs.), 7905.
Mud (lac), pont (quest. G. Taylor), 3480.
Murray-Bay, quai (subs.), 4133.
Musée Victoria (subs.), 595.

NAPANEE (rivière): demande, par M. U. Wilson, des documents relatifs au contrat du dragage de la, 111, 1079; incident, 1219; dragage (quest. U. Wilson), 1261.
Natashquan, jetée (subs.), 4134.
National Transcontinental, ateliers à Saint-Boniface (quest. Currie), 9272.
Naturalisation: lois de (quest. R. L. Borden), 7678; loi de, dépenses diverses (subs.), 8268.
Navigation (question T. Chisholm), 468; statistique (quest. Sinclair), 466; service entre le Canada et le Mexique, entre le Canada et Cuba, entre la Rivière-du-Loup et Tadoussac, entre la baie Sainte-Catherine et Tadoussac (subs.), 6003, 6004, 6025; à vapeur, service entre le Canada et l'Australie, entre le Canada et l'Angleterre, entre le Canada et le Mexique, entre Halifax et Terreneuve, entre Halifax, Saint-Jean, Terreneuve et Liverpool, entre Prince-Rupert et les îles de la Reine-Charlotte, entre la Rivière-du-Loup, Tadoussac, et autres ports du Saint-Laurent, entre le Canada et Cuba (subs.), 9244, 9245.
Navires canadiens, taxe de tonnage sur les (quest. J. A. Currie), 1617; enregistrés au Canada (quest. Wallace), 6217; de guerre sur les Grands lacs (quest. Worthington), 105; (quest. Hughes), 136; (quest. Edwards), 139; demande, par M. Foster, des doc. y rel., 836; écoles, passage dans nos canaux (quest. Edwards), 110; de l'Etat, leur construction (quest. J. A. Currie), 1059; noms, prix et dates de construction (quest. Sinclair), 1623; demande, par M. Sinclair, de doc. y rel., 2086; combien achetés depuis 1896 (quest. Blain), 3681; de guerre, achat (quest. Foster), 2263; (quest. Monk), 3092; demande de renseignements par M. Foster, 3093; pour remplacer l'"Argus" et le "Challenger" (subs.), 7782; canadiens, dans les eaux de l'intérieur (quest. Middlebro), 7909; en remplacement du "Shamrock" (subs.), 8955; pour le service des phares et des bouées sur les côtes du Pacifique (subs.), 8955.
Négociations commerciales avec les Etats-Unis, demande de doc. par M. R. L. Borden, 6441.
Néguac, quai (subs.), 3586.
New-Brunswick Coal and Railway Company, comptes (quest. Foster), 173.
New-Carlisle, quai (subs.), 4137.
New-Harbour, brise-lames (subs.), 1054.
New-London, brise-lames (subs.), 2845.
Newmarket (canal de), (question Wallace), 100.
New-Mills, quai (subs.), 3587.
New-Westminster: disposition d'un lopin de terre (quest. J. D. Taylor), 833; propriété d'un cours d'eau à New-Westminster-Jonction (quest. J. D. Taylor), 3114; bureau de poste (quest. J. D. Taylor), 3115; aliénation de terres (quest. J. D. Taylor), 3347; fourniture du poisson au pénitencier (quest. J. D. Taylor), 7911.
Niagara (chutes de), salle d'armes (subs.), 8581.
"Niobé", achat du (observ. Foster), 3677.
Nipissing (lac): barrages temporaires (quest. Arthurs), 898; améliorations (quest. Arthurs), 1260; terres submergées (quest. G. Gordon), 2422; barrages régulateurs (subs.), 6508.
Nitinat (lac), enlèvement d'obstacles (subs.), 4979.
Noonan, capitaine, et le transport du courrier, 1458.
Nootka, quai (subs.), 4979.
Nord-Ouest (territoires), traitement du magistrat stipendiaire (subs.), 9234.
Norris, T. C., paiements faits à (quest. Bradbury), 899; (quest. Meighen), 2869.
North Atlantic Trading Company (quest. U. Wilson), 674; demande, par M. U. Wilson, des doc. y rel., 678; demande, par M. Monk, de doc. y rel., 1636.
Northport, quai (subs.), 1054.
"Northumberland", équipage du dragueur (quest. Stanfield), 4314.
Norway-Bay, quai (subs.), 4137.
Nouveau-Brunswick, ports, rivières et ponts (subs.), 3583.
Nouvelle-Ecosse, représentation (quest. Jameson), 2073.

Numéraire, adoption de la rés. modif. la loi du, 6533.
Nyanza, quai (subs.), 1055.

OBSERVATOIRE astronomique d'Ottawa (subs.), 437, 563, 575.
Oka (rivière), réserve forestière (inc.), 9012.
Old-Proprietor, bouées sur le récif de, (quest. Daniel), 110.
Organisateurs de compagnies (quest. Lewis), 5387.
Ostréiculture (subs.), 8972.
Ottawa: ponts et abords, glissoirs et canal (subs.), 6495; galerie nationale des beaux-arts (subs.), 6502; monument de George Brown (subs.), 6502; monument de T. D'Arcy McGee (subs.), 6503; monument de sir L. H. Lafontaine et Robert Baldwin (subs.), 6504; dépôt, par M. Fielding, d'un proj. de rés. relatif à l'embellissement, 7171; (rivière), pont du Chapeau au-dessus du chenal de la Culbute (subs.), 6493; barrage dans le haut de la rivière (subs.), 6506; siège d', déclaré vacant par l'O., 1826; ingérence de fonctionnaires publics dans l'élection d' (quest. G. Taylor), 2627; certificat d'élection de M. Allard, 3672; et Québec-est, siège de (quest. Sproule), 548; (int. Meighen), 847; (quest. de privilège par M. l'O.), 880; (int. Meighen), 1378; (quest. Campbell), 1528; sir Wilfrid Laurier opte pour le siège de Québec-est, 1785; parc d'artillerie (quest. Worthington), 405; nouveaux édifices publics (subs.), 577; édifice départemental de l'Est (subs.), 601; édifices de la rue Cliff (subs.), 603; édifice des réserves de la milice (subs.), 628; nouveaux édifices administratifs (quest. Foster), 656; magasins de l'ordonnance (quest. Worthington), 885; construction d'édifices publics (quest. Perley), 1066; terrain du Parlement, pavage de la chaussée (subs.), 8584; édifice du Parlement, réparations (subs.), 8588; édifice Langevin, appareil de chauffage (subs.), 8588; bâtiment pour l'essayage du combustible (subs.), 8588; terrain des édifices publics (subs.), 8604; commission d'embellissement (quest. Foster), 9095; commission d'embellissement, adopt. d'une rés., 9130.
Outaouais (rivière), revêtement de protection à l'anse de Vaudreuil (subs.), 4452.
Owen-Sound: édifice public (quest. Middlebro), 171.
Owl's-Head, quai (subs.), 1055.
Oxford-Junction, à Pictou, horaire des trains, demande de doc. par M. Rhodes, 3349.

PAPIER-MONNAIE, propriété du (quest. Lewis), 7571.
Parker's-Cove, port (subs.), 1055.
Parkhill, édifice public (subs.), 8589.
Parlement: vacances du (quest. C. A. Wilson), 2624; escaliers du (observ. G. Taylor), 470.
Parrsboro, édifice public (subs.), 607.
Paspébiac-est (Portage), brise-lames (subs.), 4137.
Passages à niveau: demande, par M. Lennox, des documents y rel., 289; mesures de protection (quest. Stanfield), 1264.
Passagers de steamers, traitement (inc.), 9008.
"Patent Record" (subs.), 7761.
Paterson, T., et J. F. Sibbald, demande, par M. Lake, de doc. relat. à des titres de terrains appartenant à, 1782.
Paul William, et chaloupe à gazoline (quest. Taylor), 2084.
Pêche, permis en Colombie-Anglaise (quest. Taylor), 4160.
Pêches de l'Atlantique-nord, différend porté devant le tribunal de La Haye (quest. Macdonell), 283.
Pêche du homard, discussion d'un rapport, 8627.
Pêcheries: commission des (quest. Campbell), 288; commission internationale des, (quest. Henderson), 399; (quest. Jameson), 1265; (quest. Campbell), 1375; au Manitoba et au Nord-Ouest (quest. Campbell), 1902, 2070; demande, par M. Jameson, de doc. rel. aux pêcheries canadiennes de l'Atlantique, 2086; recettes en Alberta et en Saskatchewan (quest. Lake), 1078; commission des, au Manitoba (quest. R. L. Borden), 2173; (quest. de privilège par M. Campbell), 2270; commission des, au Canada (observ. par M. Bradbury, sur un rapport de la), 2814; réglementation (observ. Bradbury), 3583; (quest. J. D. Taylor), 3687; dépôt, par M. Templeman, d'une résol. mod. la loi, 4971; règlements du Manitoba, (demande d'exemplaires par M. Bradbury), 6221; adoption d'une résol. modif. la loi des, 6234; pêcheurs condamnés à l'amende, demande de doc. par M. Rhodes, 5807; service de protection (subs.), 6069; de Québec (quest. Boyer), 7313; aux homards, adopt. d'une mot., 8511; protection (subs.), 8935; appointements et déboursés des inspecteurs des pêcheries, des surveillants et des gardes-pêche (subs.), 8963; législation et frais (subs.), 8970; crédit affecté à l'établissement, à l'entretien et à l'inspection d'entrepôts frigorifiques pour la boitte, ainsi que pour la conservation et le développement des pêcheries de haute-mer (subs.), 8972; frais d'entretien des ouvrages de nature expérimentale pour le traitement du chien de mer (subs.), 8973; frais d'enquête concernant les droits respectifs des gouvernements du Canada et des provinces relativement aux pêches, d'après la décision rendue en 1896 par le conseil privé (subs.), 8973; primes aux percepteurs des douanes pour services se rattachant à l'émission de permis aux bateaux de pêche des Etats-Unis (subs.), 8974; primes aux douaniers et autres employés pour compilation et envoi de rapports quotidiens pour le bureau de renseignements des pêches pour 1910-1911 (subs.), 8974; règlment de la réclamation du gouvernement de la Colombie-Anglaise pour une partie des recettes des licences de pêche perçues par le gouvernement fédéral de 1901 à 1907; les deux années comprises (subs.), 8980.
Pender, (île), canal (quest. Barnard), 2561.
Pensions de la milice, modification de la loi sur les, dépôt, par sir F. Borden, d'un projet de résol., 2776.
Permis d'exportation (quest. Lancaster): 172.
Petawawa, revue militaire (quest. White), 4367; revue militaire par sir John French (quest. White), 5571.
Petit-Rocher, chemin du brise-lames (subs.), 3587.
Petite-Rivière, quai et brise-lames (subs.), 1051.
Petite-Anse, brise-lames (subs.), 1051.
Pétrole brut, primes, dépôt, par M. Graham, d'un projet de rés., 6967; disc., 7361.
Pétrole: découverte de sources de, au Nord-Ouest (quest. Hughes), 137; baux pour

Pétrole—*Suite.*
exploitation sur la rivière Athabaska (quest. McCarthy), 3690.
Phares: salaires des gardiens (quest. Gauvreau), 1650; (subs.), 8950; et auxiliaires à la navigation (subs.), 8951; fourniture de charbon aux gardiens de la Nouvelle-Ecosse (inc.), 9014; fourniture de houille aux gardiens (inc.), 9268.
Phoque, chasse sur le Pacifique (quest. J. D. Taylor), 2421.
Picnic-Islands, (amélioration du chenal (subs.), 3652.
Pictou (N.-E.), bureau de poste (quest. Stanfield), 3687.
Pictou (île), quai (subs.), 1055.
Pieds-Noirs, réserve des, demande, par M. Magrath, de doc., 3348.
Piégans, demande, par M. Herron, de doc. y rel. à la réserve des, 177.
Pierre, industrie (observ. Bradbury), 7718.
Pilotes: association des (quest. Delisle), 7912; pension (subs.), 8954.
Pincher-Creek, sous-agence des terres (quest. Herron), 9277.
Pine-Brook, quai (subs.), 9253.
Pink-Rock, quai (subs.), 3589; observ. de M. Crocket au sujet d'un article du "Globe", 3672; observ. de M. Pugsley, 3953.
Pinckney-Point, brise-lames (subs.), 1222.
Pintsch, gaz: accidents dans le départ. de la Marine et des Pêcheries, demande, par M. Foster, des doc. y rel., 847.
Piper's-Cove, brise-lames (subs.), 1222.
Pisciculture, frais d'entretien (subs.), 8967.
Piscifactures, au Manitoba (quest. Bradbury), 403; à Burs-Riber et à l'Ile-aux-Serpents (quest. Bradbury), 666.
Pisciculture (subs.),6067.
Plessisville, édifice public (subs.), 744.
Pointe-Bleue, agent de la réserve (quest. Girard), 4775.
Pointe-du-Chêne, brise-lames (subs.), 3621.
Pointe-au-Père: quai (subs.), 4115; matériel de dragage (subs.), 8950.
Pointe-Pich[illegible] ouai et brise-lames (subs.), 4138.
Pointe-aux-Trembles (en bas), quai (subs.), 4452
Poisson, droit sur le (observ. Jameson), 5081; transport et conservation (subs.), 6064.
Pôle nord, droits territoriaux (inc.), 2861.
Police fédérale: lors de la dernière élection fédérale dans les districts de la Baie-du-Tonnerre, de la Rivière-à-la-Pluie, d'Algoma-ouest, Algoma-est et Nipissing (quest. Smyth), 1063.
Police sanitaire des animaux (subs.), 8154.
Population, estimation du chiffre (quest. Magrath), 5117.
Ponts (subs.), 3031.
Ponts et abords, en général (subs.), 6496.
Pont de Québec: ingénieur du (quest. Monk), 106;conseil d'ingénieur du (quest. Monk), 106; (quest. Sproule), 271; intérêt payé à la Cie du (quest. Lennox), 661; soumissions pour les piles (quest. Lennox), 888; coût (quest. Foster), 1273; dépenses afférentes (quest. Foster), 2077; construction (subs.), 3240; "Scientific American" (inc.), 3582; finances de la compagnie (quest. Lennox), 3682; construction (subs.), 9257.
Porc: industrie, commission d'enquête (quest. S. Sharpe), 6102; commission sur la maladie des (quest. Armstrong), 2562.
Porcher, quai (subs.), 4979.
Portage-la-Prairie, édifice public (subs.), 8594.
Ports du Canada: appointements et dépenses casuelles y compris des suppléments aux fonctionnaires, pour travaux de surcroît, nonobstant les dispositions de la loi du service civil, $1,875,000 (subs.), 1435; frais d'administration (subs.), 9239.
Port-Arthur: bassin de radoub (quest. Boyce), 107; demande, par M. Boyce, de documents y relatifs, 177; (quest. Boyce), 3312; cale de radoub (quest. A. C. Boyce), 5281; inspecteurs de dragage (quest. Armstrong), 6864; salle d'armes (subs.), 8589.
Port-du-Bic, quai (subs.), 4092.
Port-Bruce: rade de (quest. Marshall), 276.
Port-Burwell, port (subs.), 3667.
Port-Chance, quai (subs.), 2856
Port-Colborne: travaux à (quest. Foster), 2076; voie ferrée conduisant à l'élévateur (quest. Foster), 3481; élévateur de l'Etat (quest. Foster), 9093; améliorations (subs.), 9258.
Port-Dalhousie, brise-lames (subs.), 2857.
Port-Dufferin: brise-lames (subs.), 1225; quai (quest. Crosby), 4319.
Port de Collingwood, améliorations du service de navigation (subs.), 3663.
Port-Hood: port (subs.), 1226; améliorations du port (quest. Rhodes), 4772.
Port-Hope, quai (subs.), 3668.
Port-Joli, brise-lames (subs.), 1228.
Port de Kouchibouguac, brise-lames (subs.), 3584.
Port-Maitland, brise-lames (subs.), 1231.
Port-Malcolm, quai (subs.), 1229.
Port de Quaco, jetée (subs.), 3621.
Port de Richibouctou, brise-lames (subs.), 3639.
Porter's-Lake, chenal (subs.), 1225.
Port-Selkirk, jetée (subs.), 2845.
Port-Stanley, améliorations au port (subs.), 3668.
Poste: bureaux temporaires pour les touristes (quest. S. Sharpe), 175; factage rural gratuit (quest. Armstrong), 270; bureaux de Cedar-Croft, Kawartha-Park, Midlothian-Wharf, Ojibway-Island et Rigaud-sur-le-lac (quest. S. Sharpe), 469; nouveaux bureaux (quest. Sinclair), 658; boîtes rurales (quest. Elson), 663; factage rural (quest. Armstrong), 828; factage gratuit (quest. Armstrong), 1262; demande, par M. Armstrong, des doc rel. au factage gratuit, 1459; bureaux du Nord-Ouest (quest. McCarthy), 1682; boîtes pour livraison rurale gratuite (quest. Armstrong), 1883; frais de port des journaux pour les Etats-Unis (quest. Jameson), 2082; service du dimanche (inc.), 3093; règlements de la franchise postale (quest. Wilson), 2265; examens spéciaux pour le service des (quest. J. D. Taylor), 2417; pénalités (quest. J. D. Taylor), 2419; service de la Colombie-Anglaise (quest. J. D. Taylor), 2420; relèvement du traitement des inspecteurs (quest. Armstrong), 3345; fermeture le dimanche (quest. A. Haggart), 3882; demande, par M. Haggart, de doc. rel. aux demandes de citoyens de Winnipeg sur le projet de fermer ou d'ouvrir les bureaux de poste le dimanche, 4563; demande, par M. Haggart, des doc. rel. à la correspondance échangée avec le gouvernement, ou le département des Postes, au sujet de la fermeture ou de l'entrée libre, les dimanches, des bureaux de poste pour ceux qui y ont des casiers, 4563; courrier entre Milledgeville et Holderville (quest. Daniel), 4778; les courriers convoyeurs (quest. Sproule), 5389; (mi-

Poste—*Suite.*
nistère) dépôt du rapport, 7; absence du ministre pour affaires officielles (quest. Armstrong), 279; dépenses non prévues et crédit supplémentaire (subs.), 5916; transport du courrier de Montréal à Londres, demande de doc. par M. Monk, 5808; service extérieur (subs.), 6070; appointements de R. G. Mercer (subs.), 6073; administration (quest. Armstrong), 6098; service entre Québec et Lévis (quest. Carrier), 6744; courriers convoyeurs (quest. Macdonell), 6745; appointements de l'administration (subs.), 7012, 7037; service entre Quesnel et Fort-George (quest. Burrell), 7314; entreprise du courrier dans le comté de Frontenac (quest. Edwards), 7444; service extérieur, traitements et allocations (subs.), 8265; dépenses diverses (subs.), 8267; distribution gratuite des matières postales (quest. J. D. Taylor), 8272; boîte aux lettres à Watford, à Holland et à Treherne, omission dans les "Débats", 8284; distribution des objets de correspondance (inc.), 8529; retard dans les courriers entre Montréal et les Provinces maritimes (inc.), 9011; service extérieur, somme additionnelle nécessaire (subs.), 9254; explication sur un fait personnel par M. Magrath, 9294.
Potvin, P. A., paiement (quest. Girard), 9274.
Powassan, route du courrier entre Nipissing et (quest. Arthurs), 111.
Prairies de Pitt (C.-A.), (quest. J. D. Taylor), 287.
Prairies (rivière des), demande, par M. Monk, des documents y relatifs, 117.
Préemption, intérêt sur les paiements (quest. Lake), 454.
Prendergast, juge, son transfèrement (quest. A. Haggart), 3687.
Presse associée du Canada: subvention (mot. Fielding), 8654; adopt. d'une rés., 9112.
Preston, M. W. T. R. (sa mission au Japon relative au commerce): demande, par M. Monk, des doc. y rel., 344; poursuites en libelle instituées par, demande, par M. Macdonald, des doc. y rel., 692; restant dû sur son loyer à Londres (subs.), 8626.
Prêts temporaires (quest. G. Taylor), 8652.
Primes à la fabrication du fer et de l'acier (quest. Boyce), 4319; adopt. d'une rés., 9138.
"Princess", vapeur (quest. Gauvreau), 8653.
Produits agricoles, exportation (quest. W. H. Sharpe), 4880.
Produits alcooliques, dans les comtés soumis à la loi Scott (quest. Daniel), 1276.
Projets de loi d'intérêt privé, prolongation de délais (mot. Laurier), 1689.
Prorogation, message du Gouverneur, 9270.
Prorogation, 9296.
Protection des végétaux: dépôt, par l'hon. M. Fisher, d'un proj. de rés. y rel., 207; disc. en com. gén., 217; adopt., 220; dépôt, 220.
Provinces maritimes: édifices publics (subs.), 627; achat de bois créosoté (subs.), 3648.

QUAIS publics donnés à bail (quest. Foster), 271.
Quarantaine: inspecteurs à la frontière (quest. W. H. Sharpe), 1276; bateau de la, à Halifax (quest. Crosby), 2563, 3478; demande, par M. Sharpe, de doc. rel. à la nomination des personnes suivantes comme inspecteurs de quarantaine à la frontière: Docteur Bradford, docteur Carter, docteur Duncan, docteur Thornton, docteur Wallace, docteur May, docteur McKenty, docteur
Quarantaine—*Suite.*
Little, docteur Henderson et docteur Scott, 4564; inspecteurs à la frontière (quest. W. H. Sharpe), 5870; station, réfection et réparation (subs.), 8606.
Québec: port de (quest. J. P. Turcotte), 6523; édifices fédéraux (subs.), 698; hôpital de quarantaine du parc Savard (subs.), 870; pavillon des immigrants (subs.), 870; observatoire (subs.), 870; hôtel des postes (subs.), 870; douane (subs.), 875; édifice public à Québec-est, 875; citadelle (subs.), 1021; bâtiments militaires (subs.), 1022; caserne de l'intendance canadienne (subs.), 1030; médecin militaire (quest. Allen), 1889; paiement à des journaux (quest. Paquet), 3683; et fleuve Saint-Laurent, protection, (quest. J. P. Turcotte), 7908.

RAGE, précautions contre la (quest. Blain), 4792.
"Rainbow", coût et entretien (quest. R. L. Borden), 3953.
Rapports: adoption du 2e rapport du comité de la marine et des pêcheries, 3308; (dépôt), de la bibliothèque du Parlement, 5; du min. des Travaux publics, 7; du ministre des Chemins de fer et des Canaux, 7; du min. des Postes et du min. du Commerce et de l'Industrie, 7; de l'auditeur général, 7; du surintendant des assurances et les comptes publics du Canada, 7; du min. de l'Agriculture, 7; des fermes expérimentales, 7; du min. du Revenu de l'intérieur, 7; de l'inspecteur des poids et mesures, 7; fraudes alimentaires, 7; du min. des Douanes, 7; du min. de la Justice, 7; du min. du Travail, 7; du min. de l'Intérieur, 8; division des Affaires indiennes, 8; du haut commissaire du Canada, 8; du min. de la Marine et des Pêcheries, 8, 20; de l'inspecteur des bateaux à vapeur, 8; des commissaires du Transcontinental, 99; de la commission internationale des eaux limitrophes, 217; du min. de la Milice et de la Défense, 826; de la conférence de la défense de l'empire, 1370; de la commisison du service civil, 1436; du comité spécial chargé d'examiner le projet de loi n° 21, 1676; du comité des débats, 2558; statistique des chemins de fer du Canada, pour l'an 1909, 1826; liste du service civil du Canada, pour l'an 1909, 1826; rapport de l'auditeur général du Canada, pour l'exercice expiré le 31 mars 1909 (Vol. II), 1826; rapport de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, pour l'année 1909, 1826; 2e rapport du comité chargé d'examiner le bill 21, concernant la journée de travail dans les travaux publics, 2558; 2e rapport du comité d'enquête sur les accusations de M. Lumsden, 4217; adoption du 5e rapport du comité permanent de la marine et des pêcheries, 4218; adoption du 3e rapport du comité d'enquête sur les accusations de M. Lumsden, 4307; rapport de la commission hydrographique sur les travaux d'irrigation, 5386; rapport relatif aux plains de la St. Lawrence Power Transmission Co., 5927; statistique des canaux, 6078; liste des actionnaires des banques autorisées, 6078; adoption du 3e rapport du com. des ordres permanents, 6965; adopt. d'un rap. du com. de la marine et des pêcheries, 6966; rap. annuel du dépt. des impressions et de la papeterie, 7673; dépôt du rapport sur l'in-

Rapports—*Suite.*
dustrie du homard, 8269; dépôt du rapport sur la revision des règles de la Chambre, 8269; dépôt d'un rapport relatif à la construction du canal de la baie Georgienne, 9168; adoption du 4e rapport du comité d'enquête de la journée de travail dans les travaux publics, 9267.
Recensement, décennal (quest. Boyer), 1449; de 1911 (quest. Armstrong), 2563.
Recensement et statistique (subs.), 7763; (subs.), 8163.
Red-Point, quai (subs.), 2845.
Régiment 18e, états de solde (quest. Girard), 9274.
Régina, épidémie de trachoma dans les écoles (incident), 3582; champ de tir (subs.), 9237.
Règlement: procédure à suivre pour le retrait d'une motion (observ. de l'O.), 1899; observations de l'O. sur une question de procédure au sujet d'une réponse du ministre de la Milice et de Défense, 1677; observ. de M. Worthington au sujet de certaines paroles du min. de la Milice et de la Défense, 1689.
Reine-Charlotte, quai (subs.), 4980.
Rentes viagères du gouvt. (quest. R. Smith), 404; loi des (quest. Foster), 2260.
Représentation proportionnelle : composition d'un comité (mot. Laurier), 451; dépôt d'un projet de rés. par M. Monk, 140.
Représentation des Provinces maritimes, disc. d'une mot. de M. Kyte, 2869; réduction dans la Chambre des communes, demande, par M. A. R. Warburton, des doc. y rel., 679.
Réserve ind. de S.P., explication, par M. Bradbury, sur un fait personnel, 7915.
Réserves forestières, protection des terres boisées (subs.), 8917.
Ressources naturelles, commission de la préservation des (quest. Armstrong), 1263; (quest. Jameson), 3684; conservation, dépôt par M. Fisher, d'une rés., 6000; adopt., 6211.
Restaurant de la Chambre, composition du comité (mot. Pugsley), 395.
Revenu de l'intérieur (ministère): dépôt du rapport, 7; traitement (subs.), 237; dépenses casuelles (subs.), 240; menues recettes, 1434.
Revenus, pour l'exercice 1909-1910 (quest. G. Taylor), 8519.
Reynolds, conducteur de chemin de fer, sa conduite héroïque (inc.), 3388; attribution de la médaille Albert, 4450.
Richelieu (rivière), améliorations (subs.), 4454.
Richibouctou: quai (subs.), 3633 ; quai de (int.), 7990.
Rideau-Hall, améliorations (subs.), 8605.
Rigaud, édifices publics (subs.), 9250.
Rimouski, quai (subs.), 4452.
Rivière Blanche, améliorations (subs.), 3653.
Rivière-du-Loup: développement de l'énergie électrique (quest. Gauvreau), 6527; quai (subs.), 4469; croisement du chemin de fer (quest. Gauvreau), 1878; remise aux locomotives (subs.), 3108.
Rivière-Ouelle, quai (subs.), 4453.
Rivière-à-la-Paix (vallée), parties propres à la colonisation (quest. Best), 4561.
Rivière Petit, quai (subs.), 4138.
Rivière-à-la-Pluie, améliorations au rapide du Long-Sault, (subs.), 3668; améliorations à l'embouchure (subs.), 3669.
Rivière-Rouge: améliorations (subs.), 6444 ; dragage à l'embouchure (quest. Bradburv), 8274; dragages (subs.), 8652; écluse et barrage de Saint-André (subs.), 9255.
Rivière-aux-Vases, quai (subs.), 4452.
Roberval, compagnie Oyamel (quest. Girard), 8273; édifice public (subs.), 979.
Robinson, Mme: son emprisonnement (quest. G. Gordon), 975; observ. par M. Gordon, 977.
Robinson's-Crossing, passage sous la voie (subs.), 3108.
Rock-Island, édifice public (subs.), 999.
Rod-Hill (C.-A.), batterie (quest. Barnard), 2419.
Ronde, major et capitaine de la: accusations contre eux (quest. Worthington), 139; demande, par M. Worthington, des doc. y rel., 435; de la, major, son enquête (quest. Worthington), 5806.
Rondeau-Harbour, abattage d'arbres dans le parc Rondeau (observ.), 7317.
Rondeau, améliorations au port (subs.), 3670.
Ross, Duncan Campbell, élu député de Middlesex-ouest, 434.
Ross (Middlesex), son nom ajouté à la liste des membres de comités permanents, 1057.
Rouge (rivière), jetées de protection (subs.), 4513.
Roy, Ernest, et les travaux du lac Saint-Pierre (quest. J. D. Reid), 4777.
Russell, John E., somme à lui payée (quest. J. D. Reid), 3948.
Rustico, brise-lames (subs.), 2845.

SACKVILLE, quai (subs.), 3644.
Saguenay (rivière), dragage (subs.), 4463; glissoirs et barrages, remorqueur (subs.), 6492.
Saint-Alexis, quai (subs.), 4470; ligne télégraphique (quest. Girard), 8273.
Saint-Alphonse de Bagotville, quai (subs.), 4470.
Saint-André de Kamouraska, quai (subs.), 4471.
Saint-André (rapides), améliorations (quest. G. Taylor), 8654.
St. Andrews, quai (subs.), 3646.
Sainte-Anne-des-Monts, améliorations du port (subs.), 4475.
Sainte-Claire (rivière), sable (observ. A. H. Clarke), 6143.
Saint-Charles (rivière): lots de rive le long de la (quest. Monk), 132; améliorations (subs.), 6443.
Saint-Charles de Capelan, quai (subs.), 4477.
Sainte-Croix, quai (subs.), 4479.
Saint-Denis, quai (subs.), 4479.
Saint-François (lac), mur de protection (subs.), 3297.
Saint-Henri, bureau de poste (subs.), 1005.
Saint-Jacques-l'Achigan, édifice public (subs.), 1006.
Saint-Jean (fleuve), entre Frédéricton et Woodstock, demande, par M. Crocket, de documents y relatifs, 158.
Saint-Jean, agrandissement des installations de l'Intercolonial (subs.), 3108.
Saint-Jean (rivière) et tributaires (subs.), 3640.
Saint-Jean (P.Q.), terrains de l'Etat (quest. Hughes), 3692; propriété militaire (quest. Worthington), 3951.
Saint-Jean (N.-B.), améliorations au port, quai de la quarantaine (subs.), 3646, 3647.
Saint-Jean, édifice public (subs.), 621, 626, 627.
Saint-Jean (N.-B.), dragage dans le port (subs.), 6447; pont international (subs.), 6495; monument à sir Leonard Tilley (subs.), 6505.
Saint-Jean (rivière), commission internationale (subs.), 6508.

Saint-Jean (lac), bouées (quest. Girard), 8273.
Saint-Jean (fleuve), travaux hydrographiques (inc.), 9010.
Saint-Joseph de Sorel, quai (subs.), 4489.
Saint-Lambert: édifice public (subs.), 1008; collège militaire (quest. Worthington), 3952.
Saint-Laurent (Manitoba), quai (quest. Staples), 1261.
Saint-Laurent (fleuve) chenal du, coût de creusage de Batiscan à Saint-Pierre-les-Becquets (quest. Monk), 889; entre Port-Colborne et Montréal (quest. G. V. White), 889; dépenses de la voie navigable (quest. Sinclair), 3346; amélioration du chenal canadien entre Kingston et Brockville (subs.), 4054; mur de protection entre Laprairie et la petite rivière Saint-Jacques (subs.), 4463.
Saint-Laurent (baie), gardien du phare (quest. Blain), 4559.
St. Lawrence Power Transmission Company, (inc.), 5866 ; (quest. Sharpe), 8271; (quest. S. Sharpe), 8517.
St. Lawrence Water Power Company (quest. S. Sharpe), 9091.
Saint-Maurice (rivière), dragages et améliorations (quest. Blondin), 6263; glissoirs et barrages (subs.), 6493.
Saint-Pierre: réserve de (quest. Bradbury), 133, 2424 ; demande, par M. Bradbury, des doc. y rel., 677; cession de: demande, par M. Bradbury, des doc. y rel., 435, 1080, 1459; (observ. Bradbury), 1902; compte de Ernest Raynor, rép. du min. de l'Intérieur à une quest. de M. Bradbury, 2071; demande, par M. Bradbury, de doc. rel. aux comptes de G. Tracy, 2085; demande de doc. par M. Bradbury, 2780, 3692; conditions de la rétrocession (int.), 7386, 7450; rejet au scrutin, 7547; (quest. Bradbury), 7444.
Saint-Pierre (lac), piles permanentes (subs.), 8950.
Sainte-Rosalie, améliorations de l'Intercolonial (subs.), 3109.
Saint-Siméon, service postal entre Tadoussac et (quest. Paquet), 4164.
Sainte-Thérèse, bureau de poste (quest. Nantel), 832.
Saisissabilité des appointements, explications par un fait personnel par M. Beauparlant, 7445.
Sanction de projets de loi, 9296.
Sarnia, salle d'armes (subs.), 8589.
Saskatchewan, parc national (quest. Neely), 835; homesteads (quest. Lake), 897; superficie et terres en culture (quest. Macdonell), 3087; subventions (quest. Lake), 3345.
Saskatchewan (rivière) à la baie d'Hudson, travaux d'études et opérations du tracé d'une ligne de ch. de f. (subs.), 3237.
Saskatchewan-nord (rivière), améliorations (subs.), 4519, 4520.
Sault-Sainte-Marie (bassin de radoub) (quest. Boyce), 107; demande, par M. Boyce, pour dépôt de documents, 176; exportation de pulpe et de bois à pulpe (quest. Boyce), 883; accident aux écluses et creusement du canal (subs.), 3279; amarres en fer (subs.), 3299; quai (subs.), 3670; bassin de radoub (quest. Boyce), 4172; réponse de M. Pugsley, 4218; demande, par M. Boyce, des doc. rel. à l'accident à l'écluse du Sault-Sainte-Marie en juin 1909, le nombre de navires et leur tonnage, le port de destination et le nombre de voyageurs qui sont passés par l'écluse canadienne au Sault-Sainte-Marie pendant les mois d'avril à décembre 1909, inclusivement, 4563; dragage (subs.), 5916.
Saumon (rivière): demande, par M. Jameson, des doc. rel. à la pêche du saumon, 1079; maître de poste (quest. Jameson), 3091.
Sauvé, Augus, demande, par M. Boyer, de doc. rel. à une requête de homestead, 2142.
Sauvetage, subvention au matériel (subs.), 8946.
Savard, lieut.-col., et le 18e régiment (quest. Girard), 9091.
Saw-Pit, quai (subs.), 1241.
Scatsburn, transport du courrier entre Loganville et (quest. Rhodes), 2416.
Scott, lieut.-col. B. A., sa démission (quest. Girard), 8518; (quest. Girard), 9273.
Scrip pour le service du Sud-Africain (quest. Hughes), 136; émission à des métis (quest. Lake), 6263; aux soldats du Sud-Africain (quest. Barnard), 1681.
Scugog (lac), débordements (quest. Thornton), 2307.
Sea-Gull (dock de) (quest. Boyce), 108.
Seal-Cove (N.-B.), bateau de sauvetage (quest. Daniel), 2265; brise-lames (subs.), 3644.
Secrétariat d'Etat: traitement du personnel (subs.), 353; chartes émises par le (quest. Wallace), 897; augmentation du traitement d'un fonctionnaire (subs.), 8167.
Semences: contrôle des, adoption du projet de rés. tendant à modifier la loi y relative, 854; encouragement dans le choix (subs.), 7780.
Sénat: vacances (quest. Jameson), 405; abolition du, disc. d'une mot. y rel., par M. Lancaster, 2087; représentation des provinces, disc. d'une mot. de M. J. D. Taylor, 2113; pour compléter l'indemnité parlementaire des membres (subs.), 8171.
Sénateurs L. M. Jones et F. T. Frost (quest. Schaffner), 2309.
Serpent (île du, lac Winnipegosis), frais cueilli pour l'établissement de pisciculture, demande, par M. Campbell, de doc. y rel., 290.
Service civil extérieur, rétribution des employés (quest. Rivet), 893.
Service civil: dépôt, par M. Lemieux, d'un proj. de rés. modif. la loi du, 6440; adopt., 6961; fonctionnaires du service extérieur (quest. Middlebro), 7320; dépôt, par M. Fisher, d'un proj. de rés. amendant la loi, 6968; disc., 7322; adopt., 7337.
Service maritime du Canada: dépôt, par sir Wilfrid Laurier, d'un proj. de rés., 6866; adopt., 7681.
Service des trains de voyageurs (quest. personnelle par M. W. F. Maclean), 397.
Service naval: explications sur un fait personnel par M. Blondin, 8526; nominations (quest. Emmerson), 9275; y compris l'achat, la construction et l'entretien de vaisseaux, la garde et l'entretien des arsenaux maritimes d'Esquimault et d'Halifax, et l'établissement et l'entretien d'écoles de marine (subs.), 8921.
Service des marées (subs.), 8938.
Service maritime et fluvial, entretien et réparations des vapeurs et navires brise-glaces de l'Etat (subs.), 8941
Service des signaux (subs.), 8954.
Service géologique: explorations et études au Canada, y compris rémunération de géologues ordinaires, dessinateurs et autres (subs.), 8983; achat de livres, instruments, appareils de laboratoire, substances chimiques, matériel pour les cartes, papeterie, entretien des bureaux et du musée, habillement pour trois pompiers, transport et emballage de spécimens, dépenses diverses, etc. (subs.), 8983.

Service à vapeur entre le Canada et l'Australie et la Nouvelle-Zélande (subs.), 9247.
Shédiac, quai (subs.), 3645.
Shelburne, édifice public (subs.), 609.
Shelburne-Port, quai (subs.), 1242.
Shepley, G. F., explications, par M. Aylesworth, sur un fait personnel, 8718.
Shigawake, brise-lames (subs.), 4469.
Shippegan-Harbour, améliorations (subs.), 3646.
Sibley, améliorations du quai (subs.), 3671.
Similkameen, demande, par M. Burrell, des notes originales de l'arpentage sur la réserve n° 2 du Chu-chu-Way-Ha, fait par le capitaine Jemmett, en 1889, dans le district de Similkameen (C.-A.), 4564.
Sinclair, J. E., fonctionnaire de l'Etat (quest. Fraser), 6863.
Skeena (rivière), améliorations (subs.), 5917.
Skinner's-Cove, travaux du port de refuge, (demande de doc. par M. Stanfield), 3693.
Sociétés de pêcheurs pour l'emmagasinage de la boitte (quest. Maddin), 1072.
Société Royale (subs.), 8268.
Sorel: construction d'une drague (quest. Monk), 3337; quai (subs.), 4490; brise-lames (subs.), 4490; achat d'un terrain pour le chantier (subs.), 8949.
Soulanges (canal), achat de meules à aiguiser (subs.), 3278; réparation des fuites, etc. (subs.), 3278.
Souris: brise-lames (subs.), 2846; établissement de sèchage de poisson (quest. Fraser), 7168; poste de sauvetage (quest. Fraser), 7443.
South-Cove, quai (subs.), 1243.
Spallumcheen (rivière), travaux de la berge (subs.), 4982.
Spencer (île), phare (quest. Rhodes), 3478.
Sperry, John D., élu député de Lunenburg, 1828; présenté à la Chambre, 1981.
Stations agronomiques (subs.), 6040, 7721.
Stations de fumigation (subs.), 7770.
Steamers pour remplacer l'"Argus" et le "Challenger" (subs.), 8166.
Sténographes pour les comités (quest. Tolmie), 9109.
Stewart, quai (subs.), 4990.
Stoney-Creek, monument commémoratif de la bataille (subs.), 9004.
Stratford-centre, quai (subs.), 4132.
Subsides, mot. Fielding tendant à fixer la date de la discussion, 95.
Subventions postales et maritimes (subs.), 9244.
Sud-Africain (guerre du), sommes d'argent envoyées de Grande-Bretagne au Canada (quest. Schaffner), 665; dépenses effectuées par le gouvernement impérial et le gouvernement canadien (quest. Foster), 1271; scrips en faveur des vétérans (quest. Foster), 2262; pas de gratifications aux chirurgiens (quest. Sharpes), 3946.
Sud-Africain, certificats de terre aux volontaires (inc.), 9010.
Summerside: édifice public (subs.) 610; brise-lames (subs.), 2846.
Surrey (C.-A.), vente de terrains (quest. J. D. Taylor), 2418.
Swin's-Point et West-Head, enlèvement d'écueils (subs.), 1244.
Sydenham (rivière), travaux de protection (subs.), 3669.
Sydney-nord, dépôt des immigrants (subs.), 607.
Sydney (N.-E.), service de factage (quest. Maddin), 1071; demande, par M. Maddin, des doc. y rel., 1079.
Sydney-Mines, quai (subs.), 1244.
Sydney, service postal (quest. Maddin), 3313.
Syndicat Peager de Montréal, demande, par M. Monk, de doc. y rel., 1669.

TABAC, stations d'expérimentation pour la maturation (subs.), 8604; encouragement (subs.), 7770.
Tadoussac, quai (subs.), 4490.
Tarif américain: position du Canada (quest. Owen), 4976; négociations du Canada (quest. Lennox), 6078; (quest. Sproule), 6080; (quest. Lewis), 6218.
Tarif minimum des Etats-Unis (quest. Foster), 3227; observ. Foster, 3676.
Télégraphe: réseaux de l'Etat et du Yukon (quest. Foster), 2304; dans la Colombie-Anglaise, dans la Saskatchewan et l'Alberta, (subs.), 5924; ligne entre l'anse Saint-Jean et Saint-Alexis (quest. Girard), 9273.
Télégraphie sans fil (quest. Lewis), 3311; (subs.), 8939.
Tenecape, brise-lames (subs.), 1244.
Terminal Elevator Company, commerce des grains dans l'Ouest (inc.), 8655.
Terres fédérales: revenus et combensations dans l'Alberta et la Saskatchewan (quest. Lake), 3476; appointements du service extérieur (subs.), 8913.
Terrains houillers (dans l'Alberta et la Saskatchewan), montant de recettes perçues par le gouvernement: demande, par M. McCarthy, des doc. y rel., 435; aliénés par la couronne (quest. Campbell), 5278, 5869.
Terrains militaires, aliénation, dépôt, par sir F. Borden, d'un projet de rés., 2777.
Terrains d'écoles, ventes (quest. Lake), 6262.
Terres des Indiens: dans la province d'Alberta; (quest. Herron), 122; aliénation dans le district d'Algoma, 668; vente (quest. Armstrong), 828.
Terres, au Nord-Ouest (quest. Herron, Magrath, Meighen, Staples, Bradbury), 7307, 7308, 7309.
Terres (vendues ou louées dans le Nord-Ouest): demande, par M. Foster, de doc. y rel., 290; (affectées à l'entretien des écoles, vente à Régina), (quest. W. H. Sharpe), 454; octrois aux vétérans (quest. Daniel), 469; townships 52, 53, 54, rang 115, ouest du 5me méridien (quest. Wallace), 1451.
Territoires du Nord-Ouest, ports, rivières et ponts, améliorations (subs.), 4523.
Teulon, embranchement de (quest. Bradbury), 2083.
The Wharves, brise-lames (subs.), 1244.
Thornton, Dr, est-il au service de l'Etat (quest. Sharpe, de Lisgar), 659.
Thornbury, quai (subs.), 3671.
Three-Fathom-Harbour, brise-lames subs.), 1244.
Tiffin, améliorations du port (subs.), 6063, 6463.
Tignish, jetées (subs.), 2846.
Tombe-du-Géant (île), vente de bois (quest. G. Taylor), 4879.
Toney-River: jetées (subs.), 1244; travaux du port de refuge (demande de doc. par M. Rhodes), 3693; port (quest. Stanfield), 3886.
Toronto: port de quest. Reid), 3091; casernes Stanley (quest. Wallace), 3115; bureau de poste auxiliaire (quest. Foster), 3887; port (subs.), 4073; salle d'exercice (subs.), 8590.
Tourbière de l'Etat, exploitation (subs.), 8981.
Tracadie, édifice public (subs.), 627; améliorations (subs.), 3648.

Traité: entre le Japon et les Etats-Unis (quest. Hughes), 6079; Rush-Bagot (quest. Boyce), 6081.
Traité des eaux internationales, assentiment, dépôt de doc. par le très hon. sir Wilfrid Laurier, 6264.
Traité des eaux limitrophes, demande, par M. R. L. Borden, des doc. y rel., 1624; (quest. R. L. Borden), 1903.
Traités avec les Etats-Unis (quest. Macdonell), 279.
Traité franco-canadien: demande, par M. R. L. Borden, des documents y rel., 112; dépôt du projet de rés. y rel., 178; disc. en comité, 178; adoption, 207; (quest. Monk), 289; (quest. Armstrong), 1263.
Traité Rush-Bagot (quest. Boyce), 7915.
Traité français (quest. Foster), 9096.
Transcontinental: demande, par M. Paquet, de doc. rel. aux sommes d'argent, s'il en est, ont été reçues des divers départements fédéraux et de la commission du Transconinental depuis le 1er mars 1908, par le "Soleil", la "Vigie", le "Daily Telegraph", de Québec, 4563; substances explosives, section F (quest. Robb), 4771; aviseurs de la commission (quest. Rhodes), 4776; levés et construction (subs.), 5519, 5537; explications par M. Lennox sur un fait personnel dans l'affaire Lumsden, 5870; interpellation sur l'attitude du comité dans l'affaire Lumsden, 5879; dépôt d'une prop. par M. Lennox, sur l'affaire Lumsden, 6142; observ. sur l'attitude du comité d'enquête Lumsden, 6352; dépenses diverses (quest. Lennox), 6747; expédition du blé (quest. Schaffner), 1274; demande, par M. Lennox, de doc. rel. aux noms et adresses d'ingénieurs du, 1782; plaintes des ingénieurs (quest. Lennox), 2259; exploration et tracé de la section est (quest. Lennox), 2408; aide-ingénieur de district du major Hodgins (quest. Lennox), 2409; dépôt du 2e rapport du comité d'enquête sur les accusations de M. Lumsden, 4217; adoption du 3e rapport, 4307; disc. d'une mot. relative à la sériation des déblais, 2460, 2504, 2633; amendement Lennox rejeté, 2773; sériation des déblais (quest. Lennox), 2865; (mot. Laurier), 3113; études et travaux de construction (subs.), 3235; trafic de la section est (quest. Foster), 3887; entreprise de MM. O'Brien, Fowler et McDougall (quest. Lennox), 3477, 3688; entreprise McArthur (quest. Lennox), 3688; ajustement de l'item en litige de 581 verges cubes d'excavation, spécifié comme devant être réduit à $10 au lieu de $2.50 la verge cube, tel que mentionné dans une lettre de l'auditeur général au secrétaire de la commission du chemin de fer transcontinental en date du 18 août 1909 (demande de doc. par M. Lennox), 3693; demande, par M. Crocket, de la correspondance échangée, entre le ministre des Chemins de fer et la commission du, au sujet de sous-entreprises, 678; bureau d'arbitrage (quest. S. Sharpe), 883; M. McIntosh est-il encore à son emploi (quest. Lennox), 886; lettre de M. Lumsden, en date du 30 octobre 1907 (quest. Lennox), 887; état des travaux entre Winnipeg et la jonction subérieure (quest. Monk), 169; trafic (quest. Henderson), 170; dates des entreprises (quest. Monk), 170; frais de construction et composition du personnel (quest. Jameson), 169; contrats pour sa construction dans le Nouveau-Brunswick, 402; (quest. Crocket), 402, 469; travaux non terminés (quest. Lennox), 407; commission (quest. Schaffner), 663; rapport des commissaires, 99; demande, par M. Meighen, des doc. rel. à l'échange de correspondance entre les raisons légales Rothwell et les commissaires du, 677; demande, par M. Lennox, des doc. rel. à une lettre de l'auditeur général au secrétaire de la commission, 678; dépenses excessives (int.), 8656; construction (subs.), 8770; enquête Lumsden, (quest. R. L. Borden), 9278.
Travail (ministère): dépôt du rapport, 7; traitement (subs.), 245; dépenses casuelles (subs.), 253; édifice à l'usage du (quest. G. Taylor), 660; infraction à la loi (inc.), 9007.
Travaux publics, dragage (subs.), 4995; études et inspections (subs.), 6034, 6035, 6039; ports et rivières, Port-Arthur et Fort-William (subs.), 6045; journée de travail, dépôt du 2e rapport du comité chargé d'examiner le bill 21 y rel., 2558; adoption du 2e rapport, 3047; commissions sur fournitures (quest. J. D. Taylor), 3342; demande de doc. rel. à la sériation de déblais, 3347; (ministère), dépôt du rapport, 7; traitement (subs.), 348; combien d'ingénieurs dans les provinces (quest. Barnard), 2420; hygiène (subs.), 7782.
Traynor's-Cove, quai (subs.), 3648.
Tremblay, J., paiement (quest. Girard), 9273.
Trent (canal de la vallée de la): levé hydrographique (quest. Lennox), 175; forme de radoub (quest. Hughes), 1275; (vallée de la), canal (quest. Owen), 468; (canal) creusement (subs.), 3279; indemnité pour dommages de l'inondation, et achat de terrain (subs.), 3294; améliorations (subs.), 3300; inondation (quest. Lennox), 3947; indemnités aux inondés (int. Lennox), 5497; construction (subs.), 5911; paiements rel. au canal (int. Lennox), 6437.
Tribunaux d'enquête militaire (quest. Worthington), 287.
Trois-Rivières: édifice public (subs.), 1013; quai (subs.), 4490.
Troupe permanente: effectif et dépense (quest. Worthington), 278; frais de représentation (quest. Worthington), 1618; écoles d'instruction (quest. Worthington), 1618; soins médicaux (quest. Worthington), 1687; solde et promotions (quest. Worthington), 1688; coût de l'entretien (quest. Worthington), 1881.
Troy (N.-E.), receveur de la poste (quest. Armstrong), 7674.
Truro, train de plaisir de, à Tatamagouche (quest. Stanfield), 1444; demande, par M. Lennox, de doc. y rel., 2424.
Tuberculose, prévention de la, dépôt, par M. Perley, d'un projet de rés., 1459; adoption, 1522.
Tunnel de l'Ile du Prince-Edouard, demande, par M. Warburton, des doc. y rel., 290.
Tusket-Wedge, quai (subs.), 1245.
Tuyaux d'égoût vitrifiés, montant des droits perçus (quest. Wallace), 4157.

UPPER-PROSPECT, brise-lames (subs.), 1245.
Upper-Washabuck, quai (subs.), 1245.
Uxbridge, édifice public (subs.), 8590.

VACANCES dans la représentation des districts électoraux de Waterloo-nord, Mont-

Vacances—*Suite.*
calm, Strathcona, Essex-nord, Middlesex-ouest, Lunenburg.
Vancouver: améliorations au port (subs.), 6464; essayerie (subs.), 8169; édifice public (subs.), 8604.
Veilleux, Charles, paiement (quest. Girard), 9274.
Verres, appareils, dépôt, par M. Fisher, d'une rés., 5934; adopt., 6210.
Vétérans du Sud-Africain, lettres patentes pour les (quest. W. J. Roche), 109.
Vétérans de 1866-67 (quest. Sharpe), 2308.
Vétérans canadiens, indemnité (quest. Papineau), 5869.
Vétérans, de l'incursion fénienne, explications sur un fait personnel par M. Thoburn, 7446.
Victoria: édifice de l'immigration (quest. Barnard), 1447, 2307; améliorations au port (subs.), 6464.
Victoria-Harbour (Ont.), améliorations (subs.), 6465.
Vieillesse, exécution de la loi de pension (subs.), 9246.
Voies et moyens, adoption de résolutions en comité, 5915.

WAKEFIELD, A. G., de Ranchvale, employé par le dpt. de l'Immigration (quest. Roche), 6217.
Walkerville, bureau de poste (quest. Wilcox), 1451.
Walton, George, somme payée par l'Intérieur (quest. Schaffner), 3947.
Walton, G., somme qui lui a été versée par l'Intérieur, demande de doc. par M. Schaffner, 5808.
Warwick, Thomas G., inscription de son immeuble (quest. Lake), 287.
Waterloo, édifice public (subs.), 8590.
Watha (réserve), vente de bois (quest. Wright), 891.
Watson, R. J., son emploi (quest. Burrell), 2626.
"Weekly Report", revue hebdomadaire (quest. Boyer), 3679.
Welland (canal): coût des travaux d'étude (quest. Foster), 2077; redressement du chenal (subs.), 3296; (quest. Staples), 9092; levés et sondages (subs.), 9258.
West-Advocate, brise-lames (subs.), 1245.
West-Bacaro, brise-lames (subs.), 1245.
West-Dublin-Bay, dragage (subs.), 1245.
Westminster, location de terrains (quest. J. D. Taylor), 2418.
Westmount, édifice public (subs.), 1018.
"Whig" de Kingston (quest. Edwards), 1878, 2562; demande de doc., 3692.
Whitby: bureau de poste (quest. S. Sharbe), 3683; édifice public (subs.), 8591.
Whitmount, transport du courrier (quest. Edwards), 5388.
Wiarton, brise-lames (subs.), 3671.
Wilcox, Oliver J., élu député, 652; sa présentation aux Communes, 1057; son nom ajouté à la liste des membres de comités permanents, 1057.
Williams, Arthur, sa déposition sur les mines canadiennes de nickel (int. de M. G. Gordon), 2309.
"William-Joliffe" nom de l'Etat (quest. Barnard), 2307.
Williamsville, bureau de poste (quest. Edwards), 7673.
Windsor, embranchement de (quest. Rhodes), 1447.
Windygates: bureau de poste de (quest. Sharpe), 3092, 3346; demande, par M. Sharpe, de tous papiers, correspondances et pétitions concernant le transfèrement du bureau de poste de Windygate, 4564.
Winnipeg: hôtel des postes (quest. Haggart), 3310; entrepôt de vérification (subs.), 8597; hôtel des postes (subs.), 8597; pavillon des immigrants (subs.), 8597.
Winnipeg (lac), quais (subs.), 4508.
Winnipeg-Beach: quai (quest. Bradbury), 7675; jetée de protection (subs.), 4513.
"Witherbee" remorqueur (quest. Taylor), 2084.
Wolfville, édifice public (subs.), 609.

YARMOUTH, port de, améliorations (subs.), 1257.
Yukon: importations (quest. McCarthy), 3690; édifices publics (subs.), 8606.
Yukon (rivière): enlèvement d'obstacles (subs.), 4991; améliorations (subs.), 4994.
Yukon (territoire): ports, rivières et ponts (subs.), 4994; services de l'administrateur (subs.), 5924.
Yukon, gouvernement du, frais d'administration (subs.), 8913.

ZINC (minerai), adopt. d'une rés., 6114.
Zinc, encouragement à la production, dépôt d'une rés. par M. Templeman, 5119.

3me PARTIE---PROJETS DE LOI

ABREVIATIONS—(adop.)—adoption ou adopté; (communic.)—communication; (déc.)—décision; (doc.)—documents; (explic.)—explication; (int.)—interpellation; (mot.)—motion; (1ère l.)—première lecture; (2e l.)—deuxième lecture; (3e l.)—troisième lecture; (sub.)—subsides, subvention ou crédit.

ACCISE (droit d'), (bill n° 9): dépôt, 158; 2e l., 549; disc. des articles, 549; 3e l., 857.
Aliments, pureté des (bill n° 131): dépôt, 2945.
Association des meuniers du Dominion (bill n° 111): dépôt, 2344; 2e l., 2504; disc. des art., 3678, 4094, 4141, 6091.
Association des marchands détaillants du Canada (bill n° 210): dépôt, 7672; 2e l., 8452; disc. en com. gén., 8844, 9017; 3e l., 9029.
Assurance, contrat (bill n° 166): dépôt, 5927; disc. gén., 8345; 2e l., 8348; disc. des art., 8348, 8883; 3e l., 8901.

BAIE d'Hudson (Cie d'assurance) (bill n° 43): dépôt, 541; 2e l., 785; 3e l., 3678.
Banques, dividendes non réclamés (bill n° 18): dépôt, 213; retrait, 1277.
Banques (loi modifiant la loi des) (bill n° 56): dépôt, 973; disc. gén., 2146; 2e l., 2150.
Banques (loi modifiant la loi des) (bill n° 57): dépôt, 974.
Banque des Marchands du Canada (tendant à constituer en corporation les administrateurs du fonds de retraite) (bill n° 133): dépôt, 3308; 2e l., 3436; 3e l., 3678.
Banque Dominion (bill n° 171): dépôt, 5927; 2e l., 6175; 3e l., 7168.
Barthelmes, Alexander Augustus (tendant à faire droit à (bill n° 162): dépôt, 5570; 2e l., 6039; 3e l., 6483.
Bassins de radoub (encouragement) (bill n° 229): dépôt, 9130; 2e l., 9197; disc. des art., 9197; 3e l., 9199.
Buttonshaw, George Robert (tendant à faire droit à) (bill n° 117): dépôt, 2860; 2e l., 2996; 3e l., 3678.
Biens en déshérence, dévolution à l'Etat (bill n° 206): dépôt, 7352; 2e l. et disc. des art., 8804; adopt., 8807.
Botterill, Roland James (tendant à faire droit à) (bill n° 225): dépôt, 8780; 2e l., 8801; 3e l., 9085.
British North American Mining Company (bill n° 27): dépôt, 399; 2e l., 585; 3e l., 3678.
British North-Western Fire Insurance Company (bill n° 216): dépôt, 8269; 2e l., 8451; 3e l., 9085.
Brownridge, James Thornton (tendant à faire droit à) (bill n° 202): dépôt, 7172; 2e l., 7642; 3e l., 8248.
Budget: mot. Fielding tendant à fixer la date de la discussion. 95; dépôt du budget principal, 159; observ., 220; discus. gén., 1528, 1571, 1693, 1786, 1905, 1984, 2027, 2174, 2217, 2287, 2344, 2383.

CABLES sous-marins, réglementation des (bill n° 104): dépôt, 2254; 2e l., 6343; disc. en com. gén., 6346; 3e l., 6348; adopt. des modif. du Sénat, 8808.
Caisses d'épargne (modification de la loi sur les) (bill n° 76): dépôt, 1522.
Canadian Northern Alberta Railway Company (constituant en corporation) (bill n° 227): dépôt et 2e l., 8912; 3e l., 9111.
Canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne (compagnie du) (bill n° 58): dépôt, 1160; 2e l., 1408; discus. en com. gén., 2382; 3e l., 2382.
Canal maritime de Saint-Clair et de l'Erié (bill n° 136): dépôt, 3482; 2e l., 3633; 3e l., 5802.
Canal maritime du ch. de f. Erié-London-Tilsonburg (bill n° 137): dépôt, 3482; 2e l., 3633; 3e l., 6039.
Cantons de l'Est (compagnie du ch. de fer des) (bill n° 30): dépôt, 399; 2e l., 585; 3e l., 2026.
Chambre des communes (bill n° 60): dépôt, 1162.
Champs de bataille nationaux (bill n° 188): dépôt, 6215; 2e l., 6957; disc. en com. gén., 6957; 3e l., 6959.
Ch. de fer (modification de la loi sur les) (bill n° 2): dépôt, 95; discussion générale, 470; 2e l., 473.
——— (bill n° 3): dépôt, 96; disc. gén. 475; 2e l., 491.
——— (bill n° 4): dépôt, 97; disc. gén., 491; 2e l., 505.
——— (bill n° 5): dépôt, 98; disc. gén., 505; 2e l., 524.
Ch. de fer (modif. de la loi) (bill n° 24): dépôt, 269; 2e l., 1369.
Ch. de fer (modif. de la loi) (bill n° 39): dépôt, (omis dans le compte rendu); 2e l., 2287.
Ch. de fer (modif. de la loi) (bill n° 48): dépôt, 654; disc. gén., 2142; 2e l., 2145.
Ch. de fer (modific. de la loi) (bill n° 53: dépôt, (omis dans le compte rendu); renvoi au comité, 2278.
——— (bill n° 66): dépôt, 1370.
Ch. de fer (modific. de la loi) (bill n° 145): dépôt, 4139; 2e l., 8826; disc. des art., 8827; 3e l., 8844.
Ch. de fer (modific. de la loi) (bill n° 174): dépôt, 5931.
Ch. de fer (modific. de la loi) (bill n° 232): dépôt, 9168; 2e l. et disc. des art., 9207; 3e l., 9211.
Chemins de fer, subventions (bill n° 226): dépôt, 8904; 2e l., 8904; disc. des art., 8904; 3e l., 9111.
Ch. de fer de l'Alberta à la Colombie-Anglaise (bill n° 214), 9085.
Ch. de fer de l'Alberta à la rivière de la Paix et à l'Est (bill n° 219): dépôt, 8383; 2e l., 8801; 3e l., 9085.

Ch. de fer de l'Algoma central à la baie d'Hudson (bill n° 110): dépôt, 2344; 2e l., 2504; 3e l., 3633.
Ch. de fer de la baie de Quinté (bill n° 139): dépôt, 3581; 2e l., 3679; 3e l., 6039.
Ch. de fer de Brandon à la Saskatchewan et à la baie d'Hudson (bill n° 213): 8271; 3e l., 9085.
Ch. de fer de Brockville à Ottawa et au Saint-Laurent, (bill n° 160): dépôt, 5570; 2e l., 6039.
Ch. de fer de Calgary à Edmonton (bill n° 89): dépôt, 1828; 2e l., 2026; disc. des articles, 2818; 3e l., 3261.
Ch. de fer de Calgary à Fernie (bill n° 168): dépôt, 5927; 2e l., 6175; 3e l., 6522.
Ch. de fer Campbellford, Lake Ontario and Western (bill n° 28): dépôt, 399; 2e l., 585; 3e l., 1408.
Ch. de fer Canadien du Nord (bill n° 61): dépôt, 1259; 2e l., 1571; disc. en com. gén., 3327; 3e l., 3328.
Ch. de fer Canadien du Nord d'Ontario (bill n° 106): dépôt, 2304; 2e l., 2408; 3e l., 6039.
Ch. de fer central de la Saskatchewan (bill n° 121): dépôt, 2459; 2e l., 2865; 3e l., 5018.
Ch. de fer de colonisation du nord de Québec (152) 2e l., 5019; disc. en com. gén., 6037; 3e l., 6175.
Ch. de fer Dominion-Atlantic (bill n° 172): dépôt, 5927; 2e l., 6175; 3e l., 6522.
Ch. de fer d'Edmonton à Dunvegan et à la Colombie-Anglaise (bill n° 78): dépôt, 1616; 2e l., 1825; 3e l., 2383.
Ch. de fer d'Esquimault à Nanaïmo (bill n° 62): dépôt, 1259; 2e l., 1571; 3e l., 2818.
Ch. de fer de l'Est et de la baie James (bill n° 128): dépôt, 2945; 2e l., 3262, 6081; 3e l., 6175.
Ch. de fer de l'Est de l'île de Vancouver (bill n° 130): dépôt, 2945; 2e l., 3262; 3e l., 6039.
Ch. de fer de l'Est de Toronto (bill n° 116): dépôt, 2344; 2e l., 2504; disc. en com. gén., 7137; 3e l., 7258.
Chemins de fer de l'Etat, réclamations contre les, (bill n° 151) : dépôt, 4656 ; 2e l., 6959; disc. en com. gén., 6959; 3e l., 6960.
Chemins de fer de l'Etat, caisse de prévoyance des employés (bill n° 19): dépôt, 213; disc. gén., 1200; retrait, 2781.
Ch. de fer du Grand-Tronc (bill n° 164): dépôt, 5386; 2e l., 5803; 3e l., 6483.
Ch. de fer Hamilton à Waterloo et à Guelph (bill n° 79): dépôt, 1616; 2e l., 1826; disc. en com. gén., 7106; 3e l., 7258.
Ch. de fer de Kingston à Smith's-Falls et à Ottawa (bill n° 146): dépôt, 4366; 2e l., 4489; 3e l., 7168.
Ch. de fer de London au lac Erié (bill n° 91): dépôt, 1828; 2e l., 2026; disc. en com. gén., 4155; 3e l., 4157.
Ch. de fer de la Gatineau à l'Ungava (bill n° 190): dépôt, 6261; 2e et 3e l., 7168, 8248.
Ch. de fer de Guelph-Junction (bill n° 218): 8463, 2e l., 8800; disc. en com. gén., 9049; 3e l., 9085.
Ch. de fer Kamloops and Yellow Head Pass (bill n° 31): dépôt, 399; 2e l., 585; 3e l., 1408.
Ch. de fer Manitoba et Nord-Ouest (bill n° 63): dépôt, 1259; 2e l., 1571; 3e l., 2818.
Ch. de fer du Manitoulin et de la Rive Nord (bill n° 113): dépôt, 2344; 2e l., 2504; disc. en com. gén., 3624; 3e l., 3626.
Ch. de fer de Montréal aux comtés du Sud (bill n° 169): dépôt, 5927; 2e l., 6039; 3e l., 6483.
Ch. de fer de Montréal à Kapitachuan et à la baie de Rupert (bill n° 167): dépôt, 5927; 2e l., 6039; 3e l., 6483.
Ch. de fer de la rivière Nelson (bill n° 52): dépôt, 826; 2e l., 1010; disc. en com. gén., 5083, 5525, 5572; 3e l., 5612.
Ch. de fer Northern Empire (bill n° 154): dépôt, 5570; 2e l., 6039; 3e l., 6522.
Ch. de fer de l'Ontario central (bill n° 90): dépôt, 1828; 2e l., 2026; 3e l., 3633.
Ch. de fer d'Ontario et d'Ottawa (bill n° 129): dépôt, 2945; 2e l., 3262; 3e l., 6039.
Ch. de fer d'Ottawa et de la vallée de la Rideau à Brockville (bill n° 183): dépôt, 6212; 2e l., 6483; 3e l., 7168.
Ch. de fer d'Ottawa à l'Est de Montréal (bill n° 107): dépôt, 2304; 2e l., 2408; 3e l., 3633.
Ch. de fer de l'Ouest de la Colombie (bill n° 29): dépôt, 399; 2e l., 585; 3e l., 2383.
Ch. de fer du Nord et de l'Ouest d'Ottawa (bill n° 34): dépôt, 399; 2e l., 585; disc. des articles, 1441; 3e l., 1443.
Ch. de fer du Pacifique-Canadien (bill n° 96): dépôt, 1982; 2e l., 2216; disc. en com. gén., 3327; 3e l., 3327.
Ch. de fer du Pacifique à l'Atlantique (bill n° 97): dépôt, 1982; 2e l., 2216; 3e l., 3633.
Ch. de fer de la passe du Pin (bill n° 46): dépôt, 541; 2e l., 785; 3e l., 1443.
Ch de fer de Prince-Albert a la baie d'Hudson (bill n° 69): dépôt, 1436; 2e l., 1825; disc. en com. gén., 5110.
Ch de fer radial de la rivière à La-Pluie (bill n° 108): dépôt, 2304; 2e l., 2408, 6084; 3e l., 6091.
Ch. de fer terminal d'Essex (bill n° 203): dépôt, 7173; 2e l., 7642; 3e l., 9085.
Ch. de fer de la vallée de l'Ottawa (bill n° 64): dépôt, 1259; 2e l., 1571.
Ch. de fer de la vallée de la rivière Chaudière (bill n° 68): dépôt, 1436; 2e l., 1825; 3e l., 2383.
Ch. de fer de Vancouver à Westminster et au Yukon (bill n° 83): dépôt, 1678; 2e l., 2026; 3e l., 4489.
Ch. de fer de Vancouver à Coast-Kootenay (bill n° 93): dépôt, 1828; 2e l., 2072; 3e l., 2818.
Ch. de fer Walberton and Lucknow (bill n° 37): dépôt, 399; 2e l., 586; 3e l., 1408.
Ch. de fer de l'Ouest d'Ontario au Pacifique (bill n° 38): dépôt, 399; 2e l., 586; 3e l., 1408.
Coalitions commerciales (bill n° 101): dépôt, 2169; dépôt d'un proj. de rés., 2626; disc. des art., 8285; 3e l., 8384; adopt. des modif. du Sénat, 9213.
Code criminel, accidents d'automobiles (bill n° 13): dépôt, 209; 2e l., 2146; 3e l., 9163.
Code criminel, port d'armes (bill n° 14): dépôt, 211.
Code criminel (modification de la loi sur le) (bill n° 75): dépôt, 1439; 2e l., 2168.
Code criminel (modification de la loi sur le) (bill n° 85): dépôt, 1679; disc. gén., 2282; 2e l., 2286; disc. des articles, 2286; 3e l., 2287.
Collège royal militaire (modific. de la loi) (bill n° 180): dépôt, 6111; 2e et 3e l., 6439.
Commission d'embellissement d'Ottawa (bill n° 230): dépôt, 9138; 2e l. et disc. en com. gén., 9205; 3e l., 9206.
Compagnie d'assurance mutuelle contre l'incendie des manufacturiers du Canada central (bill n° 123): dépôt, 2560; 2e l., 2865; 3e l., 5802; adopt. des modif. du Sénat, 9089.

Compagnie d'assurance mutuelle contre l'incendie des manufacturiers de l'est du Canada (bill n° 124): dépôt, 2560; 2e l., 2865; 3e l., 5802.
Compagnie d'assurance contre la vie Protectorate (bill n° 189): dépôt, 6261; 2e l., 6483; 3e l., 7168.
Compagnie de ch. de fer et de navigation Vancouver, Victoria and Eastern (bill n° 99): dépôt, 1982; 2e l., 2217; disc. en com. gén., 5112; 3e l., 5113.
Compagnie de ch. de fer et de transportation de Bouctouche (bill n° 215): 8248; 3e l., 9085.
Compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique (bill n° 127): dépôt, 2775; 2e l., 3262; 3e l., 5020.
Compagnie de machines à papier perfectionnées (bill n° 67): dépôt, 1436; 2e l., 1825; disc. en com. gén., 3313.
Compagnie de la Merchants and General Insurance (bill n° 82): dépôt, 1678; 2e l., 2026; disc. des articles, 2864; 3e l., 3261.
Compagnie Mond Nickel, à responsabilité limitée (bill n° 92): dépôt, 1828; 2e l., 2026; disc. des articles, 3261.
Compagnie de navigation Richelieu et Ontario (bill n° 114): dépôt, 2344; 2e l., 2504; 3e l., 4157.
Compagnie du pont et du tunnel de Burrard-Inlet (bill n° 118): dépôt, 2459; 2e l., 2818; 3e l., 4557.
Compagnie du terminus central de Toronto (bill n° 70): dépôt, 1436; 2e l., 1825.
Compagnie Trust and Loan of Canada (bill n° 98): dépôt, 1982; 2e l., 2383; 3e l., 5802.
Compagnie Western Canada Power (bill n° 86): dépôt, 1783; 2e l., 2026; disc. des art., 3626; 3e l., 4097.
Compagnie de force et de transmission d'Ottawa et de Montréal (constituant en corporation) (bill n° 178): dépôt, 6078; 2e l., 7168; disc. des art., 9029; 3e l., 9085.
Conflits industriels (loi modifiant la loi des) (bill n° 23): dépôt, 268; 2e l., 1369.
Congregational Union of Canada (tendant à constituer en corporation) (bill n° 142): dépôt, 3678; 2e l., 3833; 3e l., 5115.
Conservation des richesses naturelles (modification de la loi sur la) (bill n° 84): dépôt, 1678.
Coopération (bill n° 50): dépôt, 745; 2e l. et renvoi au comité, 3386.
Corporation épiscopale catholique de Temiskaming (bill n° 170): dépôt, 5927; 2e l., 6039; 3e l., 6483.
Cours et chutes d'eau dans la zone de la voie ferrée de la Colombie-Anglaise (bill n° 187): dépôt, 6213; 2e l., 6726; disc. en com. gén., 6727, 8857, 9140.
Courses de chevaux (pour les réglementer) (bill n° 81): dépôt, 1616.

DE MAR, Edna Shibley (tendant à faire droit à) (bill n° 223): dépôt, 8780; 2e l., 8801; 3e l., 9085.
Différends industriels, en quêtes dans les (modif. de la loi) (bill n° 197): dépôt, 6965; 2e l., 8435; disc. des art., 8435; 3e l., 8440.
Douanes et pêcheries (modification de la loi) (bill n° 138): dépôt, 3475; 2e et 3e l., 6535.
Douanes (modif. de la loi) (bill n° 200): dépôt, 6967.
Douanes (modif. de la loi) (bill n° 233): dépôt, 9197; 2e l., 9279; 3e l., 9293.
Drinkle, Hope-Eileen-Moreland (tendant à faire droit à) bill n° 134): dépôt, 3308; 2e l., 3436; 3e l., 3678.
Droits d'auteur (loi modifiant le Code criminel) (bill n° 41): dépôt, 452; 2e l., 851; disc. des articles, 853.

EAUX navigables, protection des (modification de la loi) (bill n° 103): dépôt, 2253; disc. gén., 5986; 2e l., 5992; disc. en com. gén., 6548, 7337; 3e l., 7450.
Echiquier, cour de l', (modification de la loi) (bill n° 159): dépôt, 5273; 2e l., 6528; disc. en com. gén., 6528; 3e l., 6533.
Edmonton au lac de l'Esclave (compagnie du ch. de fer) (bill n° 42): dépôt, 541; 2e l., 785; 3e l., 1408.
Elections fédérales (loi modifiant la loi des) (bill n° 22): dépôt, 267; disc. gén., 1339; renvoi à six mois, 1369.

FEDERATION des chambres de commerce de la province de Québec (bill n° 220): dépôt, 8627; 2e l., 8801; 3e l., 9085.
Finance provisoire, loi de (bill n° 173): 1re, 2e et 3e lectures, 5937.
———(bill n° 196): 1re, 2e et 3e l., 6753.
———(bill n° 235): 1re, 2e et 3e l., 9295.
Fleming, Helena-Miller (tendant à faire droit à) (bill n° 179): dépôt, 6078; 2e l., 6175; 3e l., 7642.
Forster, James Alexander (tendant à faire droit à) (bill n° 221): dépôt, 8780; 2e l., 8801; 3e l., 9085.

GAZ, inspection du (modification de la loi) (bill n° 132): dépôt, 3225; 2e l., 5992; disc. en com. gén., 5993; 3e l., 5999.
Graines de semence, inspection (bill n° 16): dépôt, 212; 2e l., 692.
Grains du Manitoba (renvoi du projet de résolution), 546; amendement à la loi relative aux, 692; (bill n° 49): dépôt, 697; retrait, 5986.
Grains du Manitoba (modif. de la loi sur les) (bill n° 88): dépôt, 1785.
Gratifications aux volontaires (modification de la loi) (bill n° 163): dépôt, 5273; disc. gén., 6729; 2e l., 6743; disc. des art. 8481, 8810; 3e l., 8821.
Green, James-Albert, (tendant à faire droit à) (bill n° 153): dépôt, 5386; 2e l., 5802; 3e l., 6483.
Green, John, (tendant à faire droit) (bill n° 201): dépôt, 7172; 2e l., 7642; 3e l., 8248.

HEURES de travail dans les travaux publics (bill n° 21): dépôt, 267; disc. gén., 1278; 2e l., 1335; renvoi à un comité spécial, 1339.
Holden, Clara-Louise (tendant à faire droit à) (bill n° 149) dépôt (omis dans le compte rendu); 2e l., (omis dans le compte rendu); 3e l., 6039.

IMMIGRATION (modif. de la loi sur l') (bill n° 102): dépôt, 2251; 2e l., 5809; disc. en com. gén., 5840, 6123, 6144, 6175; 3e l., 6210; adopt. des modif. du Sénat, 8821.
Immigration (modification de la loi au sujet de port d'armes) (bill n° 135): dépôt, 3309.
Indiens (modification de la loi) (bill n° 141): dépôt, 3581; 2e l., 6251, 6266; 3e l., 6267.
Insectes destructeurs, protection contre les (bill n° 20): dépôt, 220; 2e l., 5937; disc. en com. gén., 5937, 5940; 3e l., 5985.
Inspection et vente (loi modifiant la loi de) (bill n° 40): dépôt, 451 (proposition Currie renvoyée), 542; retrait du projet de loi, 692.
Inspection et vente (modification de la loi) (bill n° 54): dépôt, 854.

Institut de Notre-Dame des Missions (bill n° 80): dépôt, 1616; 2e l., 2026; disc. en com. gén., 3314.
Intérêt (modific. de la loi sur l') (bill n° 8): dépôt, 129; disc. gén., 524; 2e l., 538; retrait, 1277.
Intérêt (modification de la loi sur l') (bill n° 73): dépôt, 1439; disc. gén., 2152; 2e l., 2166; disc. des articles, 2166; 2273.
Intérêt (modification de la loi) (bill n° 122): dépôt, 2459.
Intercolonial, lignes de raccordement (bill n° 17): dépôt, 212; discus. gén., 1162; 2e l., 1193; disc. en comité général, 1193; 3e l., 1904; 2e délibération, 2312; adoption définitive, 2336; adopt. des modif. du Sénat, 8823; rejet de modif. du Sénat, 9264.
International Waterways, Canal and Construction Company (bill n° 119): dépôt, 2459; disc. gén., 2819, 3328; renvoi au comité, 3333; retrait, 7907.
Irrigation (modif. de la loi) (bill n° 186): dépôt, 6212; 2e l., 6547; disc. en com. gén., 6547; 3e l., 6548.

JUGES de la cour supérieure de Québec et du banc du roi au Manitoba (modif. de la loi) (bill n° 207): dépôt, 7361; 2e l., 8803; disc. des art. et adop., 8805.

LAURENTIAN Insurance Company of Canada (bill n° 176): dépôt, 6000; 2e l., 7168; 3e l., 7642.
Laurie, Archibald (tendant à faire droit à) (bill n° 147): dépôt (omis dans le compte rendu des débats); 2e l., 5019; 3e l., 6039.
Lillie, Clifford Buell (tendant à faire droit à) (bill n° 224): dépôt, 8780; 2e l., 8801; 3e l., 9085.
Liquidations: (modification de la loi sur les) (bill n° 65): dépôt, 1259; disc. gén., 2150; 2e l., 2151; renvoi à un comité spécial, 2151; disc. en com. gén., 9166; 3e l., 9168.
Loi électorale (modification de la loi) (bill n° 109): dépôt, 2304.
Lumière du jour, son utilisation (bill n° 72): dépôt, 1438.

MARINE marchande, inspection des navires (bill n° 15): dépôt, 211; disc. gén., 538; 2e l., 540.
Marine marchande (modification de la loi sur la) (bill n° 74): dépôt, 1439; disc. gén., 2278; 2e l., 2282.
Marine marchande (modification de la loi sur la) (bill n° 77): dépôt, 1522.
Marine militaire du Canada (bill n° 95): dépôt, 1829; disc. gén., 3116, 3390, 3482, 3780, 3833, 3894, 3961, 4173, 4219, 4259. 4319, 4368, 4564, 4657, 4795, 4880, 5120, 5196, 5281; rejet au scrutin, du sous-amendement Monk, 5378, de l'amendement Borden, 5384; disc. gén., 5390; rejet au scrutin de l'amendement Northrup, 5479; 2e l., 5482; disc. des art., 7783; 3e l., 7923.
Maxwell, Jessie-Maude-Mary (tendant à faire droit à) (bill n° 144): dépôt, 4049; 2e l., 4157; 3e l., 4557.
McArthur, Frederick-Joseph-Gustin (tendant à faire droit à) (bill n° 140): dépôt, 3581; 2e l., 4097; 3e l., 4557.
Milice, pensions (modif. de la loi) (bill n° 194): dépôt, 6439; 2e l., 6536; disc. en com. gén., 6536; 3e l., 6540.
Montmagny (compagnie d'assurance mutuelle contre le feu) (bill n° 51) à l'effet de changer son nom en Manufacturers Fire Insurance Co., dépôt, 826; 2e l., 1010; disc. en com. gén., 2404; 3e l., 2405.
Montréal, commissaires du port, autorisation d'un nouveau prêt (bill n° 191): dépôt et 2e l., 6232; 3e l., 6960.
Morrisburg Ferry Dock Company, (constituant en corporation) (bill n° 177): dépôt, 6077; disc. gén., 6175; 2e l., 7168.

NAVIRES, limite de la cargaison des, (bill n° 10): dépôt, 167; 2e l., 2145.
——— télégraphie sans fil à bord des, (bill n° 11): dépôt, 168; 2e l., 2146.
——— inspection des (bill n° 47): dépôt,, 541.
Nicoll, Emily Maud (tendant à faire droit à) (bill n° 222): dépôt, 8780; 2e l., 8801; 3e l., 9085.
Nicola, Kamloops and Similkameen Coal Company (bill n° 32): dépôt, 399; 2e l., 585; 3e l., 1408.
Northern Mortgage Company of Canada (bill n° 33): dépôt, 399: 2e l., 585; renvoi, 2404; 3e l., 2504.
Numéraire (modif. de la loi) (bill n° 195): dépôt, 6535; 2e l., 6980; disc. en com. gén., 6980, 7002; 3e l., 7008.

PARIS sur les courses de chevaux (bill n° 6): dépôt, 98; disc. gén., 905; 2e l., 972; disc. en com. gén., 6754, 6867, 7643; 3e l., 7655.
Pêche, permis aux vaisseaux de (bill n° 199: dépôt, 6966.
Pêcheries (modific. de la loi) (bill n° 192): dépôt, 6251; 2e l., 8440; disc. des art., 8440, 8467; 3e l., 8481.
Pétrole brut, primes (bill n° 208): dépôt, 7385; 2e l., 8539; disc. en com. gén., 8539; 3e l., 8541.
Phœnix (Cie d'assurance) (bill n° 45 : dépôt, 541; 2e l., 785; 3e l., 1443.
Pioneers Loan Company (tendant à constituer en corporation) (bill n° 211): dépôt, 7907; 2e l., 8271; 3e l., 9085.
Postes (modif. de la loi) (bill n° 197): dépôt, 6744; 2e l. et disc. en com. gén., 7700; 3e l., 7718.
Presse associée du Canada (subvention) (bill n° 228): dépôt, 2e et 3e l., 9119.
Primes sur le fer et l'acier (bill n° 231): dépôt, 9139; 2e l., 9199; disc. des art., 9199; 3e l., 9205.
Pringle, Cecilia (tendant à faire droit à) (bill n° 157): dépôt (omis du compte rendu); 2e l., 5802; 3e l., 6483.
Prisons et maisons de correction (modif. de la loi) (bill n° 217): dépôt, 8270; 2e l., 8802; disc. des art., 8802; 3e l., 8803.

RECHABITES, ordre indépendant des (bill n° 112): dépôt, 2344; 2e l., 2504; 3e l., 4097.
Reed, Ada-Ann, (tendant à faire droit à) (bill n° 158): dépôt, 5386; 2e l., 5803; 3e l., 6483.
Rentes viagères servies par l'Etat (modif. de la loi) (bill n° 212): dépôt, 7907; 2e l., 6681; disc. en com. gén., 6682; 3e l., 6684.
Ressources naturelles, conservation (bill n° 185): dépôt, 6212; disc. gén., 6684; 2e l., 6690; disc. en com. gén., 6690, 6712; 3e l., 6979.
Restigouche Boom Company (tendant à changer son nom en celui de Restigouche Log Driving and Boom Company (bill n°

150): dépôt, 4656; disc. gén., 5113; 2e l., 5115; disc. en com. gén., 6513.
Royal Guardians (bill n° 120): dépôt, 2459; 2e l., 2865; disc. en com. gén., 7641; 3e l., 7642.

SAINT-JEAN, port de (bill n° 204): dépôt, 7306; 2e l., 8531; disc. en com. gén., 8531; 3e l., 8539.
St. Lawrence Power Transmission Company (bill n° 115): dépôt, 2344; 2e l., 2504; disc. en com. gén., 5612, 6573, 6694, 7025, 7086; 3e l., 7635; modif. du Sénat, 9086.
Scott, Elmore Walter (tendant à faire droit à) (bill n° 165): dépôt, 5865; 2e l., 6096; 3e l., 7642
Semences, contrôle des graines de, (modific. de la loi) (bill n° 55): dépôt, 857; 2e l., 2781; disc. des articles, 2782; 3e l., 2808.
Serment, forme du (bill n° 100): dépôt, 1982.
Serments politiques (bill n° 1): dépôt, 3.
Service civil (modif. de la loi) (bill n 175): dépôt, 5930.
Service civil (modif. de la loi) (bill n° 205): dépôt, 7337; disc. en com. gén., 7681; 3e l., 7923; adopt. des modif. du Sénat, 9207.
Shea, Bernard (tendant à faire droit à) (bill n° 148) dépôt (omis dans le compte rendu); 2e l., 5019; 3e l., 6039.
Sociétés coopératives de crédit (bill n° 26): dépôt, 356; 2e l. et renvoi au comité, 3386.
South Ontario Pacific Railway Company (bill n° 35): dépôt, 399; 2e l., 585; 3e l., 1408.
Sovereign Trust Company (bill n° 161): dépôt (omis dans le compte rendu des débats); 2e l., 5802; 3e l., 6039.
Sud-Africain, primes aux volontaires du (modif. de la loi sur les) (bill n° 87): dépôt, 1783; décision de l'O., 1827.

TELEGRAPHES (modif. de la loi) (bill n° 105): dépôt, 2255; 2e l., 6348; disc. en com. gén., 6348; 3e l., 6348; adopt. des modif. du Sénat, 8809.
Télégraphes (modif. de la loi) (bill n° 234): dépôt, 2e et 3e l., 9211.
Tempérance (modif. de la loi) (bill n° 209): dépôt, 7565; 2e l., 8801; disc. des art., 8801; 3e l., 8802.
Terminale Centrale de Montréal (Compagnie) (bill n° 44): dépôt, 541; 2e l., 785; 3e l., 4489.
Terrains de l'Etat (près de Toronto et de Winnipeg) aliénation et acquisition (bill n° 181): dépôt, 6114; 2e l., 6273; disc. en com. gén., 6273, 6339; 3e l., 6341.
Terres fédérales (modific. de la loi sur les) (bill n° 94); dépôt, 1828.
Terres fédérales (modific. de la loi) (bill n° 143): dépôt, 3880.
Titres de biens-fonds (bill n° 125): dépôt, 2623; 2e et 3e l., 6251; adopt. des modif. du Sénat, 8822.
Traité franco-canadien (bill n° 12): dépôt, 207; disc. gén., 745, 785; 2e l., 824; disc. sur la 3e l., 858; 3e l., 869; sanction royale, 973; dépêche de Paris (quest. Foster), 1785; (quest. R. L. Borden), 1903; ratification, 2950.
Traité franco-canadien (correction d'une faute typographique) (bill n° 126): dépôt, 2623; 2e l., 6979; 3e l., 6980.
Transport des marchandises par eau (bill n° 25): dépôt, 269; disc. gén., 1372; 2e l., 1375, disc. des art., 8410; 3e l., 8435.

UNION Life Assurance Company (bill n° 36): dépôt, 399; 2e l., 585; renvoi, 2213; 3e l., 2383.
Unités de mesure de l'électricité (bill n° 7): dépôt, 98; retrait, 5985.

VALLEE du Saint-Maurice (compagnie du ch. de fer) (bill n° 59): dépôt, 1160; 2e l., 1408; 3e l., 2383.
Verres, appareils (bill n° 184): dépôt, 6211; 2e l., 6341; disc. en com. gén., 6342; 3e l., 6343.
Viandes et conserves alimentaires (modif. de la loi) (bill n° 193): dépôt, 6261; 2e l., 6628; disc. en com. gén., 6629, 6681; 3e l., 6978.
Voies de fait et injures corporelles (bill n° 71): dépôt, 1436; 2e l., 2151.

WEYBURN Security Bank (bill n° 156): dépôt (omis dans le compte rendu du 8 mars); 2e l., 5802; 3e l., 6039.